

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
Факультет транспорту, менеджменту і логістики
Кафедра логістики

ЗАТВЕРДЖУЮ
В.о. завідувача кафедри логістики
Смерічевська С.В.
(підпис, П.І.Б)
«10» грудня 2023 р.

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

(ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА)
ЗДОБУВАЧА ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ
«МАГІСТР»

ТЕМА: «Управління волонтерською доставкою предметів спеціального призначення до кінцевого місяця споживання»

зі спеціальності 073 «Менеджмент»
(шифр і назва)
освітньо-професійна програма «Логістика»
(шифр і назва)
форма навчання денна

Здобувач: Козакул Андрій Олександрович
(прізвище, ім'я та по батькові) (підпис, дата)

Науковий керівник: Кулик В.А.
(прізвище та ініціали) (підпис, дата)

Нормоконтролер: Кулик В.А..
(прізвище та ініціали) (підпис, дата)

Засвідчую, що у цій кваліфікаційній роботі
немає запозичень з праць інших авторів
без відповідних посилань _____

Здобувач Козакул А.О..

Київ 2023

НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
Факультет транспорту, менеджменту і логістики
Кафедра логістики

Освітнього ступеня магістр
Форма навчання денна
Спеціальність 073 «Менеджмент»
(шифр найменування)
Освітньо-професійна програма «Логістика»
(шифр найменування)

ЗАТВЕРДЖУЮ

В.о. завідувача кафедри логістики

Смерічевська С.В.

(підпис, П.І.Б)

«02» жовтня 2023 р.

ЗАВДАННЯ

НА ВИКОНАННЯ КВАЛІФІКАЦІЙНОЇ РОБОТИ ЗДОБУВАЧА

Козакула Андрія Олександровича

(прізвище, ім'я, по батькові)

1. Тема кваліфікаційної роботи: «Управління волонтерською доставкою предметів спеціального призначення до кінцевого місця споживання» затверджена наказом ректора від 27 вересня 2023 р. № 1952/ст.
2. Термін виконання роботи: з 02.10.2023 р. до 31.12.2023 р.
3. Дата подання роботи на випускову кафедру 10.12.2023 р.
4. Вихідні дані до роботи: загальна та статистична інформація волонтерських організацій в Україні, та зокрема благодійної, волонтерської організації «Повернись Живим», статистичні дані гуманітарних вантажів та логістичних гуманітарних хабів в Україні, показники діяльності організації «Повернись Живим», літературні джерела з транспортної логістики, ланцюгів поставок, інтернет-джерела.
5. Зміст пояснювальної записки: теоретичні основи управління волонтерською доставкою предметів спеціального призначення до кінцевого місця споживання, особливості логістичної підтримки здійснення волонтерських проектів, дослідження волонтерського руху в Україні та логістичного забезпечення перевезення гуманітарних вантажів, рекомендації щодо управління волонтерською доставкою предметів спеціального призначення до кінцевого місця споживання
6. Перелік обов'язкового графічного матеріалу: таблиці, діаграми, графіки, схеми, що ілюструють теперішній стан проблеми та методи їх вирішення.

7. Календарний план – графік

№ п/п	Завдання	Термін виконання	Відмітка про виконання
1	2	3	4
1.	Вивчення та аналіз наукових статей, літературних джерел, нормативно-правової документації, підготовка першого варіанту вступу та теоретичного розділу	02.10.23-18.10.23	виконано
2.	Збір статистичних даних, проведення хронометражу, виявлення, підготовка першого варіанту аналітичного розділу	19.10.23-09.11.23	виконано
3.	Розробка проектних пропозицій та їх організаційно-економічне обґрунтування, підготовка першого варіанту проектного розподілу та висновків. Редагування перших варіантів кваліфікаційної роботи	10.11.23-30.11.23	виконано
4.	Підготовка остаточного варіанта кваліфікаційної роботи, перевірка у нормоконтролера	01.12.23-08.12.23	виконано
5.	Узгодження роботи з науковим керівником, одержання відгуку наукового керівника, подання на кафедру логістики для допуску до захисту, одержання внутрішньої та зовнішньої рецензій, довідки про успішність	05.12.23-09.12.23	виконано
6.	Подання кваліфікаційної роботи на кафедру логістики	10.12.23	виконано

Здобувач _____
(підпис)

Керівник кваліфікаційної роботи _____
(підпис)

8. Консультанти з окремих розділів роботи:

Розділ	Консультант (посада, П.І.Б.)	Дата, підпис	
		Завдання видав	Завдання прийняв
Розділ 1	проф., Кулик В.А.	02.10.23	02.10.23
Розділ 2	проф., Кулик В.А.	19.10.23	19.10.23
Розділ 3	проф., Кулик В.А.	10.11.23	10.11.23

9. Дата видачі завдання «02» жовтня 2023 р.

Керівник кваліфікаційної роботи: _____ Кулик В.А.
(підпис керівника) (П.І.Б)

Завдання прийняв до виконання: _____ Козакул А.О.
(підпис здобувача) (П.І.Б)

РЕФЕРАТ

Загальний обсяг пояснювальної записки до кваліфікаційної роботи на тему «Управління волонтерською доставкою предметів спеціального призначення до кінцевого місця споживання» складає 126 сторінки та містить 33 рисунків, 16 таблиць, 105 використаних джерела.

ВОЛОНТЕРСЬКІ ОРГАНІЗАЦІЇ, ГУМАНІТАРНА ЛОГІСТИКА, ДОСТАВКА ПРЕДМЕТІВ СПЕЦІАЛЬНОГО ПРИЗНАЧЕННЯ, КОНТРЕЙЛЕРНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ

У кваліфікаційній роботі розглянуто основні підходи до управління волонтерською доставкою предметів спеціального призначення до кінцевого споживача.

Ціль даної кваліфікаційної роботи:

- проаналізувати діяльність волонтерських організацій в Україні та, зокрема, «Повернись Живим»;
- аналіз логістичних рішень у транспортуванні гуманітарних вантажів.

Задачею кваліфікаційної роботи є вдосконалення транспортного забезпечення предметів спеціального призначення до кінцевого споживача.

Головною метою даної роботи є удосконалення процесу доставки предметів спеціального призначення до кінцевого споживача.

У проектно-рекомендаційній частині кваліфікаційної роботи були розроблені пропозиції щодо удосконалення транспортного забезпечення доставки гуманітарних вантажів.

Матеріали кваліфікаційної роботи рекомендуються використовувати під час проведення наукових досліджень, у навчальному процесі та в практичній діяльності фахівців логістичних підрозділів.

ABSTRACT

The total volume of the explanatory note for the thesis “Management of volunteer delivery of special purpose items to the final consumer” is 126 pages and contains 33 figures, 16 tables, 105 sources used.

VOLUNTEER ORGANISATIONS, HUMANITARIAN LOGISTICS, DELIVERY OF SPECIAL-PURPOSE ITEMS, COUNTER-RAIL TRANSPORT

The thesis deals with the main approaches to the management of volunteer delivery of special purpose items to the final consumer.

The purpose of this thesis:

- to analyze the activities of volunteer organizations in Ukraine, and in particular "Return to Life";
- analysis of logistical solutions in the transportation of humanitarian goods.

The task of the qualification work is to improve the transportation of special purpose items to the final consumer.

The main goal of this work is to improve the process of delivery of special purpose items to the final consumer.

In the project-recommendation part of the qualification work, proposals were developed to improve the transport support for the delivery of humanitarian goods.

Materials of the thesis are recommended for use during scientific research, in the educational process and in the practical work of specialists of logistics departments.

ЗМІСТ

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ.....	7
ВСТУП	8
РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ УПРАВЛІННЯ ВОЛОНТЕРСЬКОЮ ДОСТАВКОЮ ПРЕДМЕТІВ СПЕЦІАЛЬНОГО ПРИЗНАЧЕННЯ ДО КІНЦЕВОГО МІСЦЯ СПОЖИВАННЯ.....	12
1.1 Правові основи та цивільно-правова відповідальність здійснення волонтерської діяльності в Україні	12
1.2 Популяризація волонтерського руху в Україні під час військового стану	18
1.3 Особливості логістичної підтримки здійснення волонтерських проєктів	27
РОЗДІЛ 2 ДОСЛІДЖЕННЯ ВОЛОНТЕРСЬКОГО РУХУ В УКРАЇНІ ТА ЛОГІСТИЧНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ГУМАНІТАРНИХ ВАНТАЖІВ.....	40
2.1 Аналіз волонтерського руху в Україні	40
2.2 Загальна характеристика волонтерської організації «Повернись живим»	46
2.3 Аналіз особливостей транспортного забезпечення потреб надання невідкладної медичної допомоги.....	58
РОЗДІЛ 3 ПРОЕКТНІ ПРОПОЗИЦІЇ ЩОДО УПРАВЛІННЯ ВОЛОНТЕРСЬКОЮ ДОСТАВКОЮ ПРЕДМЕТІВ СПЕЦІАЛЬНОГО ПРИЗНАЧЕННЯ ДО КІНЦЕВОГО МІСЦЯ СПОЖИВАННЯ.....	75
3.1 Технологічні аспекти забезпечення контрейлерних перевезень під час доставки гуманітарних вантажів в Україну.....	75
3.2 Оцінка витрат доставки гуманітарних вантажів автомобільним транспортом	83
3.3 Визначення вартості контрейлерного перевезення гуманітарних вантажів кінцевим споживачам	89
3.4 Визначення витрат залізничним перевезенням контейнерних перевезень гуманітарних вантажів.....	100
ВИСНОВКИ ТА РЕКОМЕНДАЦІЇ	107
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	115

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ

АТО	- антитерористична операція
ВІФ	- Волонтерський Інформаційний Фронт
ВО	– волонтерська організація
ВПО	- внутрішньо переміщена особа
ЗСУ	- Збройні Сили України
ІКТ	- інформаційно-комунікаційні технології
ТХ	- транспортний засіб
ТрО	- територіальна оборона
ЦТГЛ	- центр транспортної гуманітарної логістики

ВСТУП

Актуальність теми. Актуальність дослідження обумовлюється зростанням ролі інституту волонтерства як суб'єкта державотворення в умовах військової агресії росії проти України. Вказує на значущість цього інституту і на те, що до військових загроз додалися виклики економічного, енергетичного, демографічного характеру, у вирішенні яких активно беруть участь волонтери. Відзначимо, що завдяки суспільству був організований спротив на багатьох напрямках захисту нашої Батьківщини: фронті, міжнародній арені, тилу, медичній допомозі та волонтерстві, самоорганізації та допомоги біженцям, освіті та науці. Можна констатувати, що роль волонтерських організацій у період дії воєнного стану особливо зростає. Тема управління волонтерською доставкою предметів спеціального призначення кінцевим споживачам залишається наразі актуальною. Волонтерська доставка має велике значення для різних сфер діяльності, включаючи медицину, гуманітарну допомогу, екологію та інші галузі, де потрібна оперативна доставка предметів або товарів нужденним людям.

Волонтерська доставка зазвичай здійснюється некомерційними організаціями та індивідуальними волонтерами, які надають свій час та ресурси для надання допомоги. Управління цим процесом має низку особливостей та викликів, які потребують уваги та ефективних рішень.

Одним із ключових аспектів управління волонтерською доставкою є координація та контроль дій волонтерів. Необхідно розробити систему планування та маршрутизації доставок, а також встановити механізми зворотного зв'язку та відстеження виконання завдань. Це допоможе оптимізувати процес доставки, скоротити час та ресурси, а також підвищити задоволеність споживачів.

Крім того, важливо врахувати фактори безпеки та відповідальності при управлінні волонтерською доставкою. Необхідно забезпечити навчання

волонтерів, дотримання правил дорожнього руху та заходи безпеки під час роботи з предметами спеціального призначення. Також слід розробити процедури резервування та контролю інвентарю, щоб уникнути втрати чи пошкодження цінних предметів.

Наразі існують різні технологічні рішення, які можуть допомогти в управлінні волонтерською доставкою. Мобільні програми, онлайн-платформи та системи відстеження можуть полегшити завдання планування та координації, а також забезпечити прозорість та ефективність процесу.

Загалом актуальність теми управління волонтерською доставкою предметів спеціального призначення кінцевим споживачам наголошує на необхідності розвитку ефективних стратегій та інструментів для управління волонтерськими зусиллями. Це допоможе підвищити ефективність доставки, покращити обслуговування потребуючих та сприяти розвитку спільноти.

Ступінь розробленості теми у науковій літературі. Дослідницькі пошуки щодо розвитку українського волонтерського руху в період російської агресії спричинили появу чималої низки публікацій. Загалом на сьогодні можна виділити таких вітчизняних дослідників: Адащик А. С., Каплій О. В. (2022) [9], Баковецька О. (2020) [10], Блоха Ю. (2023) [11], Головка Л. В., Головка, Т. В. (2023) [17], Горінов П. В. (2022) [19], Єсіна Н. О. (2017) [23], Когут І., Степанюк О. (2022) [30], Котелевець А. (2021) [32], Липитчук О. (2022) [36], Мазій І. В. (2018) [39, 40], Мазур Н.О., Целюх Н.О., Целюх Ю.О. (2020) [41], Новосад Р. В. (2020) [44], Панькова О. В., Касперович О. Ю., Іщенко О. В. (2016) [47], Панькова О., Касперович О. (2022) [48], Підгайна В. В. (2023) [49], Попова С. М. (2022) [51], Савайда О. І., Черевко В. В. (2022) [53], Сірий Є. В., Сіра О. В. (2023) [56] та багатьох інших.

Огляд літературних джерел стосовно гуманітарної логістики показав чималу кількість публікацій в цій сфері: Волков С. В. (2023) [14], Волохова І. В., Волохов В. А., Лук'янова О. М. (2022) [15], Горошкова Л. А., Васильєва О. О., Маслова О. В., Сумець О. М. (2023) [20], Гринів Н. (2023) [21], Гриценко С. І., Демус, А. О. (2023) [22], Завербний А., Двуліт З., Вуєк, Х. (2022) [24], Заглинська

Л. В., Лукомська О. І. (2023) [25], Кальченко Ю. О. [28] та багато інших. Проте аналіз останніх досліджень свідчить, що у сучасній економічній літературі недостатньо уваги приділено проблемі трансформації логістичних потоків в умовах забезпечення потреб, викликаних проведенням на території країни повномасштабних воєнних дій, та проблемам формування і функціонування гуманітарної логістики та логістики волонтерського руху.

Однак, варто відзначити, що тема все ще розвивається, і можливо, що деякі аспекти ще не досліджені належним чином. Для повноцінного оцінювання ступеня дослідження теми рекомендується провести детальний пошук і аналіз наукових джерел, таких як наукові статті, конференційні доповіді, дисертації та інші публікації, що присвячені даній темі.

Мета та завдання кваліфікаційної роботи є розгляд теоретичних положень та обґрунтування практичних рекомендацій щодо Управління волонтерською доставкою предметів спеціального призначення до кінцевого споживача.

Визначення мети передбачає постановку низки конкретних завдань, послідовне вирішення яких зумовлює структуру дослідження, а саме:

- виявлення та дослідження правових основ та цивільно-правової відповідальності здійснення волонтерської діяльності в Україні;
- дослідити значення українського волонтерства в умовах збройної російської агресії;
- визначити особливості логістичної підтримки здійснення волонтерських проектів;
- дослідити волонтерський рух в Україні та логістичне забезпечення перевезення гуманітарних вантажів;
- оцінити діяльність волонтерської організації «Повернись Живим»;
- представити рекомендації щодо управління волонтерською доставкою предметів спеціального призначення до кінцевого місця споживання;

Об'єктом дослідження є процес доставки предметів спеціального призначення до кінцевого споживача волонтерськими організаціями.

Предметом дослідження кваліфікаційної роботи є концептуально-теоретична розробка моделей волонтерськи доставки предметів спецпризначення для потреб кінцевих споживачів.

Матеріали кваліфікаційної роботи рекомендуються використовувати під час проведення наукових досліджень, у навчальному процесі та в практичній діяльності фахівців логістичних підрозділів.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ УПРАВЛІННЯ ВОЛОНТЕРСЬКОЮ ДОСТАВКОЮ ПРЕДМЕТІВ СПЕЦІАЛЬНОГО ПРИЗНАЧЕННЯ ДО КІНЦЕВОГО МІСЦЯ СПОЖИВАННЯ

1.1 Правові основи та цивільно-правова відповідальність здійснення волонтерської діяльності в Україні

Останнім часом Україна переживає зростання добровольчого руху. В даний час тема волонтерської (добровольчої) діяльності як ніколи популярна та цікава українцям, особливо в період російської агресії. Практично у всіх людей на слуху такі слова, як «добровольство», «волонтерство», «добровольець» та «волонтер». Залучення працездатного населення і не лише у процес соціальних перетворень, а також зростання соціальних ініціатив – це те, чим зараз характеризується розвиток сучасного суспільства в Україні. Свідчення такого явища характеризує у всьому світі, зокрема, розвиток та розповсюдження волонтерського (добровольчого) руху. Варто зазначити, що молоде покоління завжди брало участь у суспільно значущих справах на всіх етапах розвитку світової спільноти.

Соціальні дослідження в Україні останнім часом показали, що волонтерською (добровольчою) діяльністю найчастіше займаються енергійні молоді люди віком від 20-35 років. Оскільки ця вікова категорія найбільш мотивована до створення та відкриття чогось нового. Сьогодні вважається, що займатися волонтерською (добровольчою) діяльністю стало популярно останнім часом. Все частіше добровольці залучаються для допомоги закупівлі необхідного обладнання Збройним Силам України, переміщеним особам та тим, що постраждали від російської агресії.

Варто зауважити, що аж до 2011 року в Україні були відсутні різного роду нормативні та правові документи, які регулювали б цю діяльність. Однак, вже 19.04.2011 року був прийнятий Закон України «Про волонтерську діяльність», а пізніше 05.07.2012 Закон України «Про благодійну діяльність та благодійні організації».

На сьогоднішній момент варто зауважити, що засоби масової інформації відіграють дуже важливу роль у житті людини і впливають на волонтерський рух. Так, засоби масової інформації мають активний і підвищений вплив на формування патріотизму Українців. Також засоби масової інформації можуть впливати як позитивно, і негативно на психологію людей, зокрема окремої людини.

Однак, спочатку проаналізуємо Закон України «Про волонтерську діяльність» від 19.04.2011р. (зі змінами, внесеними згідно із Законом № 246-VIII від 05.03.2015р.) основні визначення та тлумачення щодо поняття волонтера.

Зокрема стаття 1 даного закону зазначає, що волонтерська діяльність - добровільна, соціально спрямована, неприбуткова діяльність, що здійснюється волонтерами шляхом надання волонтерської допомоги. Волонтерська допомога - роботи та послуги, що безоплатно виконуються і надаються волонтерами [3].

Проаналізувавши детально першу статтю Закону України «Про волонтерську діяльність» волонтерська діяльність характеризується як безкорисністю, добровільністю, так і соціальною спрямованістю, що представимо на рис. 1.1.

Розглянемо наступну частину закону – стаття 3, де представлено саме напрямки, які здійснюються в рамках волонтерської діяльності. Так, першочерговим це саме добровільна допомога всім особам, що цього потребують, також допомога за хворими, внутрішньо-переміщеним особам, тих, хто постраждав від різного роду лих та конфліктів, допомога інвалідам, орієнтація на захист навколишнього середовища, допомога в проведенні різного роду масових заходів (спортивних, культурних тощо). Окремо виділяється допомога Збройним Силам України.

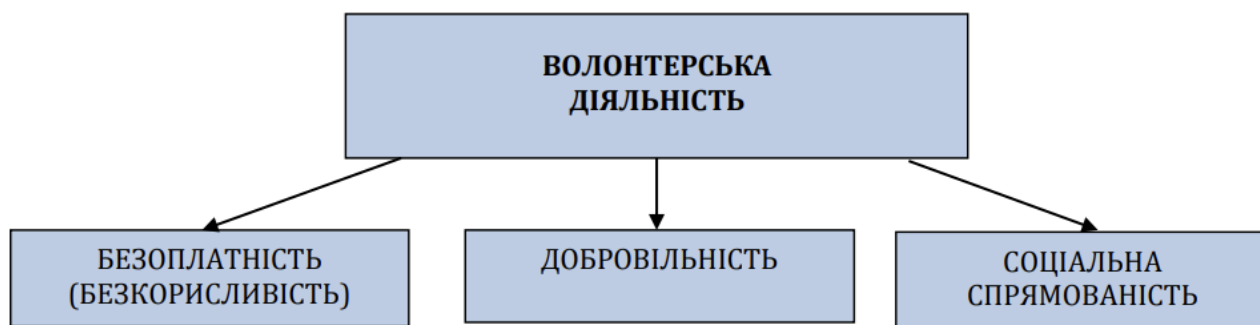


Рисунок 1.1 - Ознаки волонтерської діяльності відповідно до Закону України «Про волонтерську діяльність» [1]

Норми даного Закону також передбачають, що держава в особі її органів та посадових осіб підтримує громадську ініціативу щодо провадження волонтерської діяльності, гарантує і забезпечує захист передбачених Конституцією України.

Другий Розділ Закону України «Про волонтерську діяльність» присвячений саме правам та обов'язкам організацій чи осіб, що займаються волонтерською діяльністю. Так, відповідно до цього розділу договір на волонтерську діяльність може бути укладений, але це є не обов'язковим, також до їхніх прав належить можливість отримувати фінанси для здійснення своєї діяльності, визначати чим саме вони хочуть займатися і куди направляти отримані кошти, отримувати волонтерські посвідчення, страхувати життя, долучати інших громадян до своєї діяльності, а також залучати іноземців.

Права та обов'язки волонтерів відповідно до Закону України «Про волонтерську діяльність» представимо в табл. 1.1.

Також варто зупинитись на обов'язках волонтерів та волонтерських організацій, що передбачені цим законом. А саме: надавати безпечні умови для їх діяльності, займатися навчанням волонтерів, надавати необхідну інформацію та достовірну.

В законі зазначається, що існують можливості договірних відносин у волонтерських організаціях, де зазначаються основні права та обов'язки всіх

сторін, проекту волонтерської діяльності, зазначаються кошти та можуть окремо виділятися форс-мажори.

Таблиця 1.1 - Права та обов'язки волонтерів [3]

Права	Обов'язки
Забезпечення умов здійснення волонтерської діяльності (отримання достовірної, точної та повної інформації про порядок та умови провадження волонтерської діяльності, забезпечення спеціальними засобами захисту, спорядженням та обладнанням)	Сумлінно та своєчасно виконувати обов'язки, пов'язані з провадженням волонтерської діяльності
Зарахування часу здійснення волонтерської діяльності до навчально- виробничої практики в разі її проходження за напрямом, що відповідає отримуваній спеціальності, за згодою навчального закладу	У випадках, визначених законодавством, проходити медичний огляд та надавати довідку про стан здоров'я
Відшкодування витрат, пов'язаних зі здійсненням волонтерської діяльності	У разі потреби проходити подальшу підготовку (перепідготовку)
Забезпечення прав, передбачених договором про провадження волонтерської діяльності та законодавством	Не допускати дій і вчинків, які можуть негативно вплинути на репутацію волонтера, організації чи установи, на базі якої провадиться волонтерська діяльність
	Дотримуватися правового режиму інформації з обмеженим доступом: У разі укладення договору про провадження волонтерської діяльності й одностороннього розірвання договору з ініціативи волонтера відшкодувати прямі збитки, завдані ним, якщо це передбачено договором. Відшкодувати майнову шкоду, заподіяну внаслідок здійснення волонтерської діяльності, відповідно до закону

Джерело: складено на основі аналізу [3]

Також стаття 6 Закону передбачає компенсацію у випадку загибелі особи, що займалася волонтерською діяльністю.

Кабінет Міністрів України 19 серпня 2015 року схвалив Постанову :604, яка передбачає виплати одноразової грошової допомоги у разі загибелі (смерті) або інвалідності волонтера внаслідок поранення [8].

Розглядаючи тлумачення терміну «волонтер», відповідно до статті 7 Закону, зазначимо що це є особа, яка добровільно здійснює волонтерську

діяльність, якою можуть бути особи від 18 років. У віці до 18 років лише за згодою батьків чи опікунів.

Підсумовуючи зазначене вище, представимо на рис. 1.2 основні права і обов'язки волонтера.

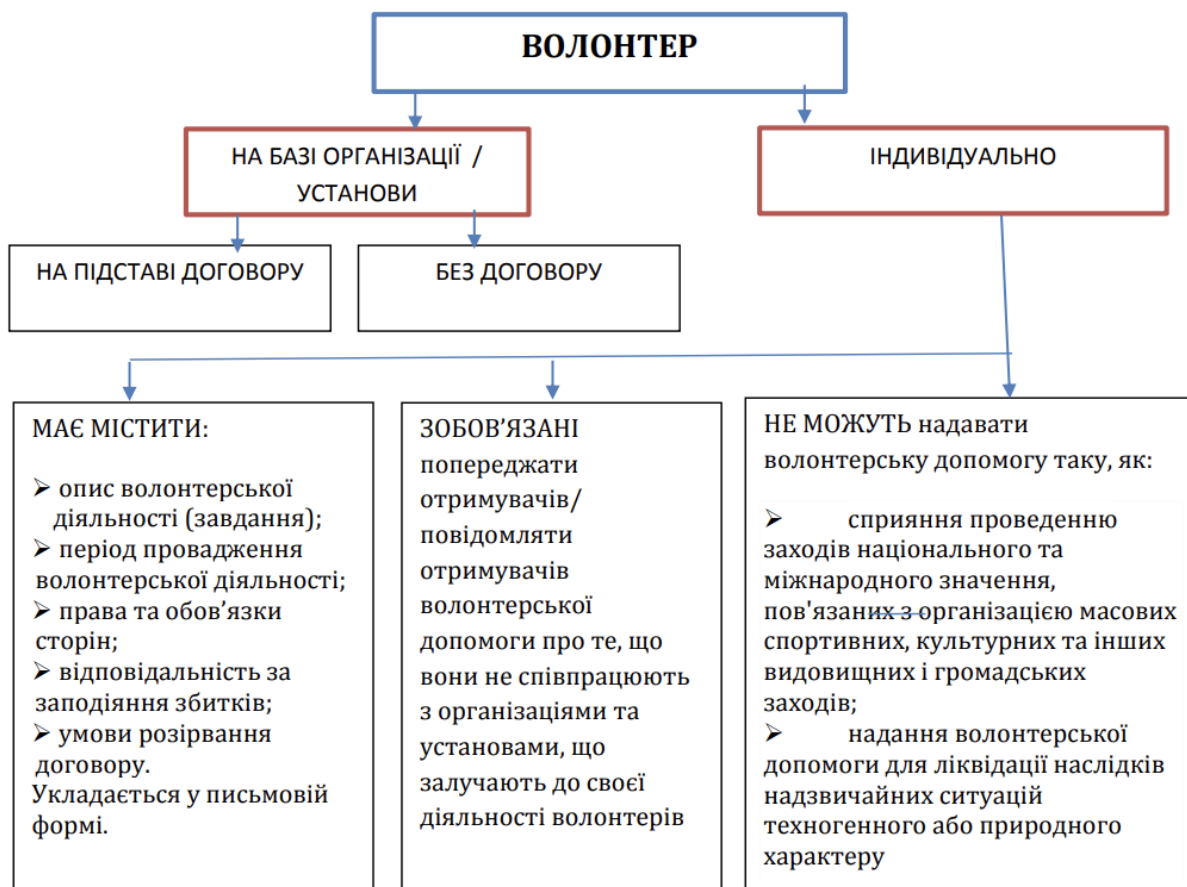


Рисунок 1.2 - Права і обов'язки волонтера відповідно від виду та форми організації діяльності

Джерело: складено на основі аналізу [3]

Стаття 11 Закону містить інформацію про відшкодування витрат під час здійснення волонтерської діяльності. Так відповідно до цього можуть бути відшкодовані витрати на транспортування, візові кошти, витрати на проживання, телефонні послуги тощо. Все це відшкодування може бути здійснено за рахунок коштів державних та місцевих бюджетів [3].

Розвиток та популяризація волонтерського руху – важливе завдання для сучасного суспільства. І одним із найбільш вдалих способів залучити молодь до участі в добровільній діяльності, познайомити їх з поняттям безкорисливої праці/

Таким чином, проаналізувавши важливі інструменти розвитку волонтерської діяльності в Україні та визначивши напрями, які потребують доопрацювання, згрупуємо та деталізуємо вказані інструменти та представимо на рис. 1.3.



Рисунок 1.3 – Правові інструменти розвитку волонтерської діяльності в Україні

Джерело: розроблено автором відповідно до аналізу [1–8]

Правова сфера, як і будь-яка інша сфера суспільної діяльності, потребує трансформації. Варто зауважити, що проведений аналіз нормативно-правової бази України та сучасні тренди вимагають від держави переглядати та

доповнювати правовий статус осіб та організацій, що здійснюють волонтерську діяльність.

Таким чином підводячи підсумки, можна зазначити, що під час трансформаційних змін щодо вдосконалення інституту волонтерства через нормативне регулювання слід займатися масовою популяризацією добровільного руху волонтерів.

1.2 Популяризація волонтерського руху в Україні під час військового стану

Повномасштабне російське вторгнення на територію України є глобальною проблемою, яка впливає на життєдіяльність міжнародної, передусім європейської, спільноти і стає найсерйознішим викликом європейській стабільності та безпеці. Тому гідна відсіч збройній російській агресії та протидія її наслідкам потребує мобілізації наявних ресурсів на всіх рівнях – від локального до глобального. Одним з найбільш потужних проявів мобілізації внутрішніх соціальних ресурсів громадянського суспільства є самоорганізаційні процеси, спрямовані на вирішення найгостріших проблем, що виникли у зв'язку зі збройною агресією та потребами у повоєнного відновлення України. Яскравим проявом такої самоорганізації став «спалах» волонтерської активності українців, що розкриває потужну силу громадянського суспільства, як суб'єкта суспільних перетворень в Україні.

Попередній аналіз у кваліфікаційній роботі засвідчив, що волонтерство – це гнучкий та ефективний внутрішній механізм соціальної самоорганізації громадян України, що мобілізує і спрямовує ресурси для збереження життя і здоров'я громадян, для розв'язання гострих проблем соціально-економічного,

безпекового й іншого характеру в критичних ситуаціях, в форс-мажорних обставинах.

Розвиток українського волонтерства в період збройної російської агресії умовно поділяється на два етапи (або дві хвилі); перший етап (хвиля) розпочався з подій Революції Гідності (з грудня 2013 р.), продовжився у зв'язку з анексією Криму та окупацією частини Донбасу (березень 2014 р.). Хронологічною межею цього етапу можна вважати 2016 р., коли лінія зіткнення певною мірою стабілізувалася, а збройний конфлікт перейшов у «заморожену» фазу. Період 2014-2016 рр. був ознаменований безпрецедентним «спалахом» волонтерської активності українських громадян. З 24 лютого 2022 р. почалася повномасштабна збройна російська агресія проти України, і це ініціювало другу вибухоподібну хвилю волонтерського руху в Україні, який віднови-вся фактично миттєво, масово, з новою силою і потужністю. При цьому набутий протягом 2014-2016 рр. досвід громадської самоорганізації в сфері волонтерства, безумовно, став міцним підґрунтям для цього. Але не тільки набутий попередній досвід виступив забезпечив потужність другої хвилі «спалаху» українського волонтерства [17].

Окремим важливим аспектом, який багатогранно проявився ще під час пандемії, стали процеси цифровізації суспільства та пов'язані з ними нові форми комунікацій, координації учасників українського волонтерського руху у веб-просторі, що базуються на використанні можливостей сучасних інформаційно-комунікаційних (ІКТ), цифрових та мережевих технологій.

Дослідження динаміки змін українського волонтерства на підґрунті залучення можливостей сучасних ІКТ, цифрових та мережевих технологій виступає важливим завданням для наукової, управлінської спільноти, громадських діячів, представників волонтерського руху і державних органів влади. На сьогодні ці питання досліджено недостатньо, хоча потужний вплив сучасних технологій на процеси інституціоналізації волонтерства в Україні, на форми та напрями взаємодії та самоорганізації волонтерської спільноти, є очевидним.

Дослідницькі пошуки щодо трансформації українського волонтерського руху в умовах збройної агресії пов'язані з періодами розгортання воєнного протистояння. Так, перші досліджень співпали і з першою хвилею активізації волонтерського руху (2014-2016 рр.) у зв'язку зі збройним конфліктом на Донбасі. Загалом на сьогодні можна виділити таких вітчизняних дослідників: Адащик А. С., Каплій О. В. (2022) [9], Баковецька О. (2020) [10], Блоха Ю. (2023) [11], Головка Л. В., Головка, Т. В. (2023) [17], Горінов П. В. (2022) [19], Єсіна Н. О. (2017) [23], Когут І., Степанюк О. (2022) [30], Котелевець А. (2021) [32], Липитчук О. (2022) [36], Мазій І. В. (2018) [39, 40], Мазур Н.О., Целюх Н.О., Целюх Ю.О. (2020) [41], Новосад Р. В. (2020) [44], Панькова О. В., Касперович О. Ю., Іщенко О. В. (2016) [47], Панькова О., Касперович О. (2022) [48], Підгайна В. В. (2023) [49], Попова С. М. (2022) [51], Савайда О. І., Черевко В. В. (2022) [53], Сірий Є. В., Сіра О. В. (2023) [56] та багатьох інших.

Волонтерство, зокрема, розглядалося як прояв активізації соціальних ресурсів громадянського суспільства, що має потужний внутрішній ресурсний потенціал [44]. Целюх Н.О., Целюх Ю.О. (2020) [41] у своїх роботах розкривають ризики волонтерської діяльності тощо.

Під час пандемії український волонтерський рух поповнився новими формами роботи, які пов'язані із залученням ІКТ, цифрових технологій, поширенням форм он-лайн волонтерства [30]. Громадянська залученість і український волонтерський рух у передвоєнний період продовжували розвиватися [49, 56].

Повномасштабне збройне російське вторгнення на територію України ознаменувало сплеск другої хвилі активізації українського і міжнародного волонтерства (на допомогу українцям). Специфіка надання волонтерської допомоги в умовах збройної російської агресії протягом першої та другої хвиль наведено на рис. 1.4.

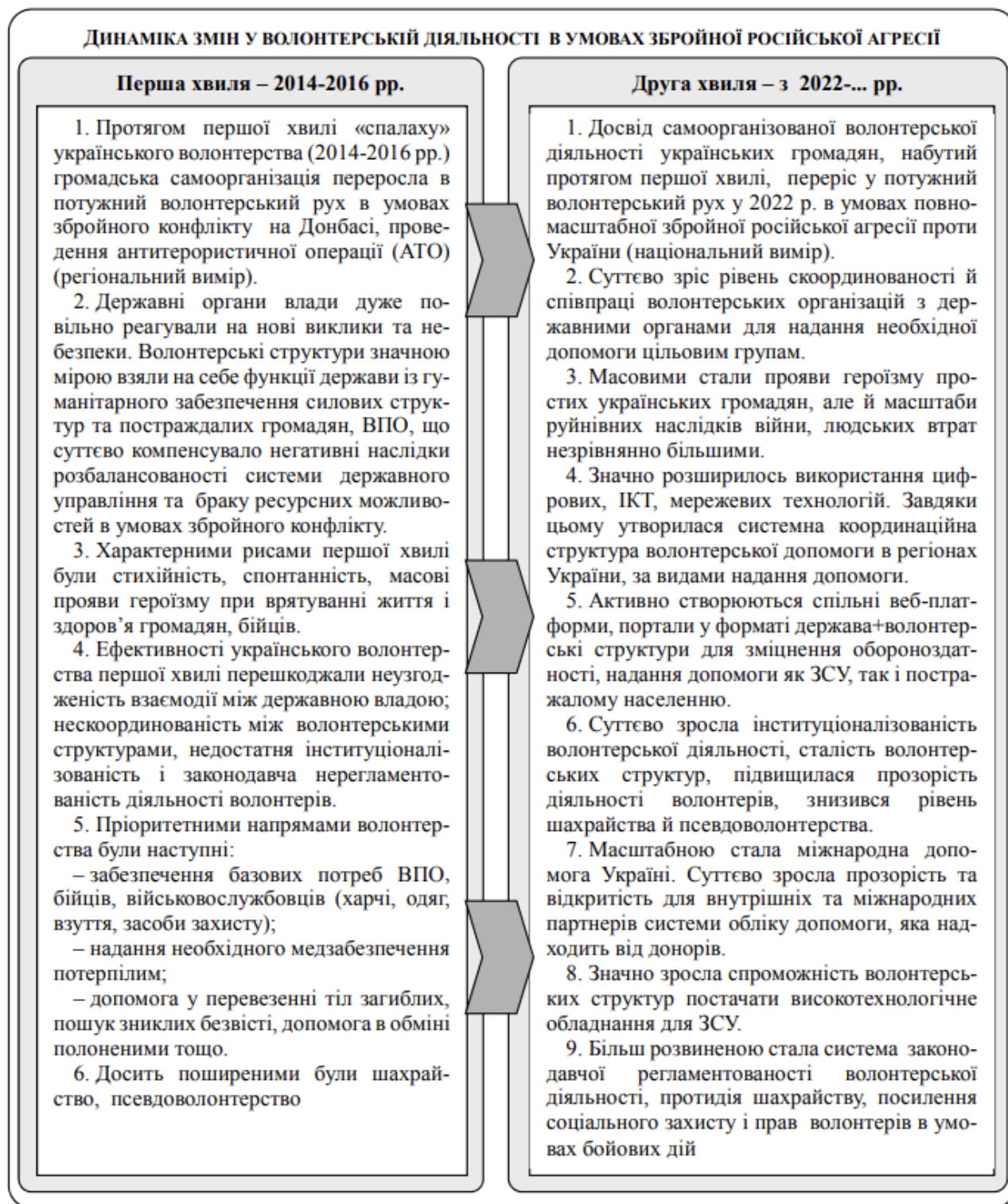


Рисунок 1.4 – Динаміка змін у волонтерській діяльності в Україні [48]

Оскільки з 2022 р. використання сучасних ІКТ, цифрових, мережових технологій у наданні волонтерської допомоги цільовим групам (українським військовикам та громадянам) стало надзвичайно високим, перейшло на якісно

новий рівень, порівняно з попереднім періодом (2014-2016 рр.), ми вважаємо за доцільне розглянути цей аспект більш детально.

Зазначені заходи спонукали появи низки сайтів та спеціальних платформ для пошуку благодійних організацій, фізичних осіб, що пропонують різного роду благодійні проекти чи пошуку виконавців на добровольчій основі, різні сторінки в FaceBook, Instagram, Twitter, групи в Viber, Telegram, WhatsApp тощо.

Варто зауважити, що сьогодні широко використовується платформний підхід. Так, створюються і активно працюють великі портали та платформи національного рівня із надання комплексної гуманітарної допомоги всім цільовим групам за регіонами країни, наприклад, інституціоналізована Платформа «Волонтерство в Україні» (веб-сайт <https://platforma.volunteer.country/>). Також є волонтерське об'єднання, яке управляється на рівні держави - «СпівДія» (рис. 1.5).

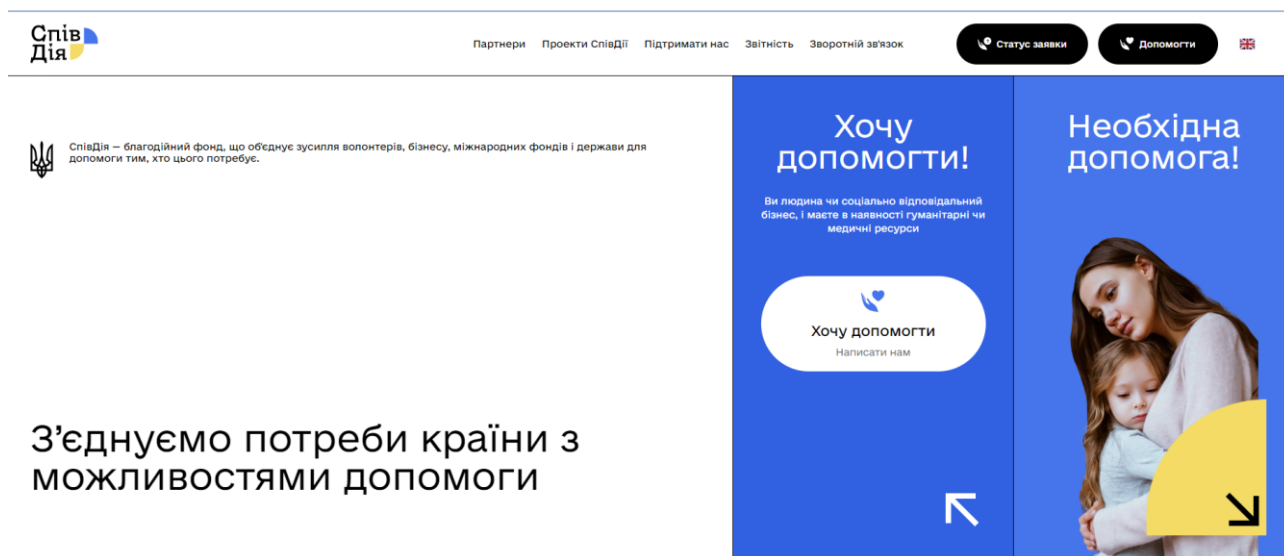


Рисунок 1.5 – Державна платформа волонтерських об'єднань в Україні під час війни

[Джерело: <https://spivdiia.org.ua>]

Запрацювала національна платформа (портал) «Діти війни» (веб-сайт <https://childrenofwar.gov.ua/>), яку було створено як інструмент пошуку дітей, їх порятунку та визволення з місць примусового переміщення чи депортації. Це –

універсальний канал зв'язку з правоохоронними органами: Національною поліцією України, Офісом Генерального прокурора, а також з Національним інформаційним бюро та волонтерськими організаціями. Власне, волонтери, що займаються пошуком зниклих, виступають активними користувачами й учасниками подібних мережеских інструментів. Таких прикладів – безліч.

На рис. 1.6 представлено приклади ключових волонтерських платформ, інституціоналізованих волонтерських ресурсів, мобільних операторів та застосунків, соціальних мереж та месенджерів, що активно використовуються волонтерами, волонтерськими та благодійницькими організаціями, отримувачами допомоги.

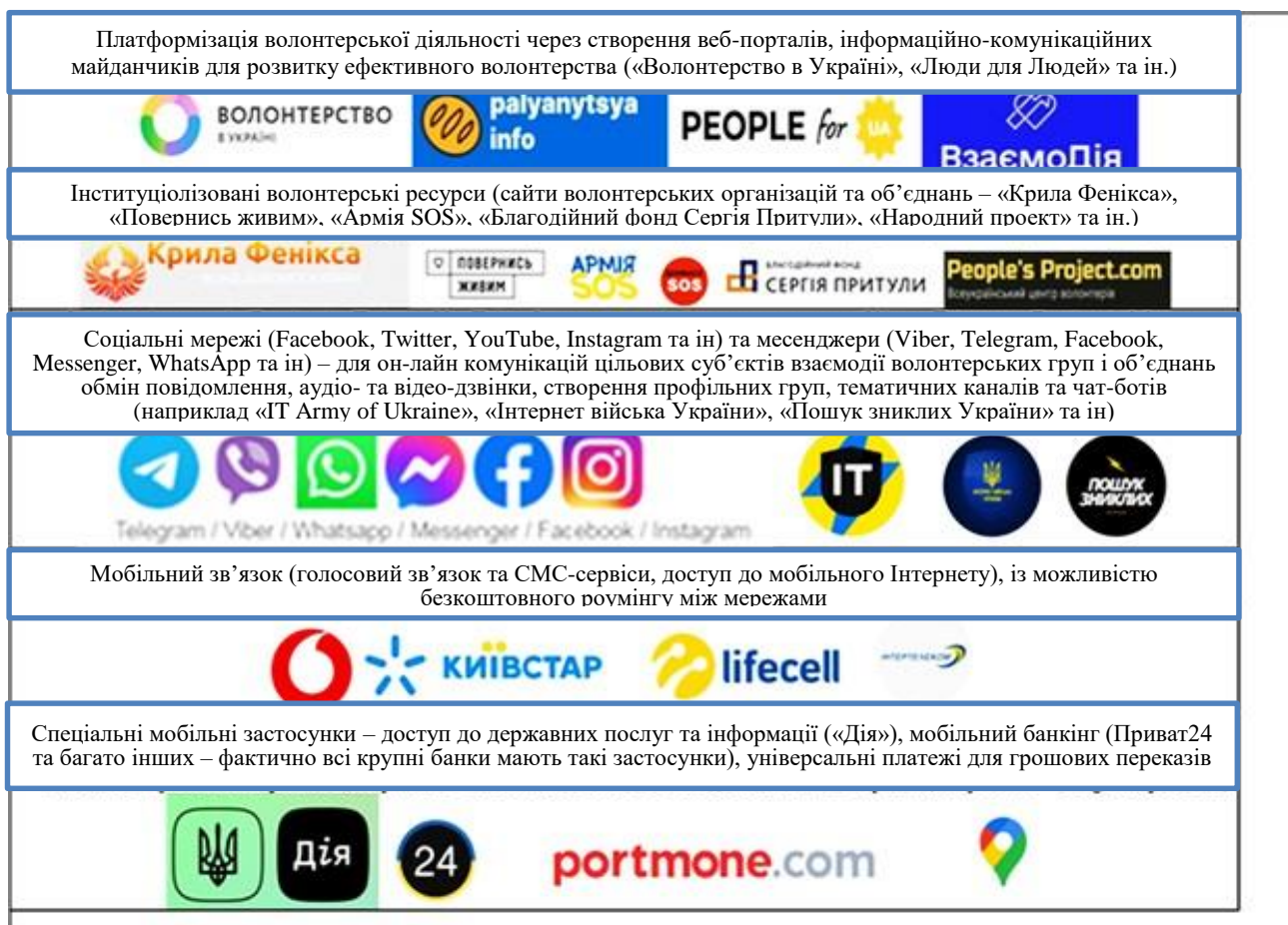


Рисунок 1.6 - Приклади ключових волонтерських платформ і ресурсів

Джерело: розроблено автором

Важливим кроком в створенні сприятливих умов для українського волонтерства під час війни є створення у Мінцифри спеціальної сторінки «Державні послуги для волонтерів – на Гіді» де є можливим зареєструвати волонтерську організацію, отримати юридичну консультацію, розібратися щодо соціальних виплат, що передбачені чинному законодавству.

Таким чином зауважимо, що базою для розвитку та функціонування волонтерського руху є становлення інституту волонтерства, наявність спеціальних платформ та цифровізація їх діяльності, та налагодження великої мережи учасників благодійних проєктів.

Роль інформаційних технологій в активізації українського волонтерства згрупуємо та покажемо на рис. 2.4.

Наведені вище дані свідчать про те, що використання ІКТ та сучасних цифрових, мережевих технологій у волонтерській діяльності дійсно вийшло на якісно новий рівень, і саме це є одним із ключових чинників, що сприяли потужній інституціоналізації волонтерського руху в Україні в умовах війни.

Інформаційні технології відіграють важливу роль у підтримці та активізації українського волонтерства під час війни. Вони забезпечують широку комунікацію, обмін інформацією та координацію дій між волонтерами, допомагають залучати ресурси та організовувати допомогу.

Однією з основних ролей інформаційних технологій є спрощення комунікації між волонтерами. Завдяки соціальним мережам, месенджерам та іншим платформам, волонтери можуть швидко обмінюватись інформацією, планувати дії та координувати свою роботу. Групи та форуми в соціальних мережах створюють простір для обговорення поточних проблем, обміну досвідом та пропозиціями щодо допомоги.

Також інформаційні технології допомагають залучати ресурси та координувати допомогу. Через онлайн-платформи та спеціалізовані веб-сайти можна збирати кошти на потреби волонтерських організацій або окремих постраждалих. Краудфандингові платформи дозволяють людям зі всього світу вносити свій внесок у благодійність.

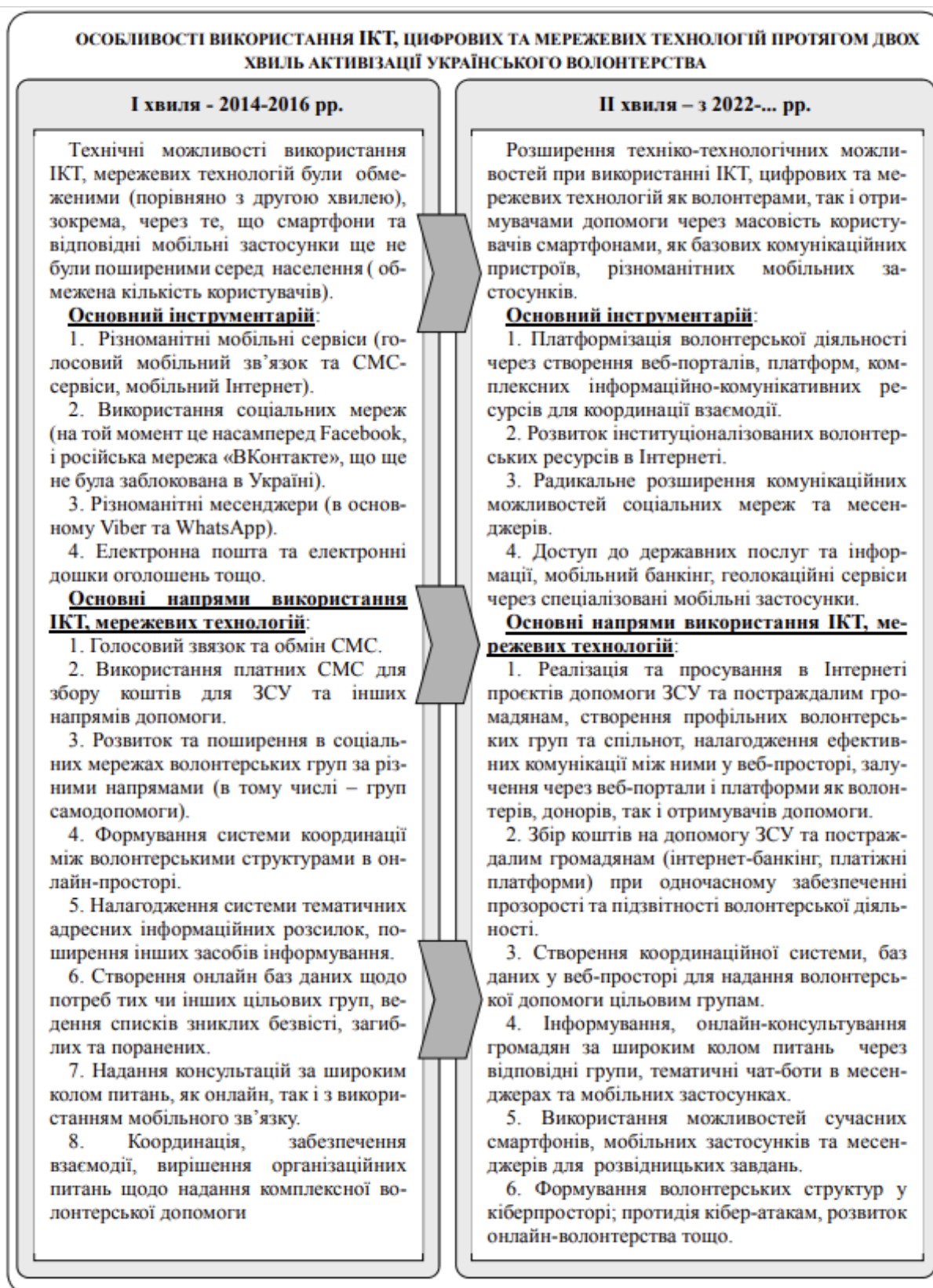


Рисунок 1.7 – Роль інформаційних технологій в активізації українського волонтерства [48]

Додатки та сервіси для організації допомоги, такі як онлайн-карти потреб, системи волонтерської реєстрації та координації роботи, спрощують процес організації допомоги та розвивають волонтерську активність.

Також важливою роллю інформаційних технологій є поширення інформації про потреби та проблеми, з якими зіштовхуються волонтери під час війни. Соціальні медіа, блоги, відеоблоги та новинні портали допомагають привертати увагу громадськості до проблем волонтерів та постраждалих, що сприяє залученню більшої підтримки та допомоги.

Узагалі, інформаційні технології створюють нові можливості для активізації волонтерського руху під час війни, полегшують спілкування, координацію та залучення ресурсів. Вони допомагають збільшити ефективність та вплив волонтерської діяльності, сприяють швидкій реакції на потреби та проблеми, а також покращують взаємодію між волонтерами та іншими зацікавленими сторонами, такими як громадські організації, влада та місцеве населення.

Важливою складовою ролі інформаційних технологій є також забезпечення кібербезпеки та конфіденційності даних волонтерів та постраждалих. З огляду на потенційні кіберзагрози та ризики, необхідно приділяти увагу заходам забезпечення безпеки інформації та захисту особистих даних.

Загалом, інформаційні технології відіграють значну роль у сприянні та активізації українського волонтерства під час воєнного конфлікту. Вони полегшують комунікацію, організацію та координацію дій, залучення ресурсів та підтримку, а також сприяють поширенню інформації та свідомості про проблеми та потреби волонтерів і постраждалих.

Масмедіа мають значний вплив на волонтерський рух під час війни. Вони відіграють важливу роль у формуванні громадської свідомості, мобілізації та координації дій волонтерів, а також в поширенні інформації про потреби та проблеми, з якими стикаються волонтери та постраждалі.

Один із основних способів, яким масмедіа впливають на волонтерський рух, - це залучення уваги громадськості до проблем, пов'язаних з війною та потребами волонтерів. Завдяки масовим медіа, таким як телебачення, радіо,

газети та онлайн-платформи, інформація про допомогу, волонтерські організації та проекти широко поширюється серед громадськості. Це допомагає привернути увагу людей, які мають бажання допомагати, і мобілізувати їх до участі у волонтерській діяльності.

Крім того, масмедіа відіграють роль у координації волонтерських зусиль. Вони можуть публікувати інформацію про поточні потреби, розподіляти інструкції та оновлення щодо допомоги та волонтерських проектів. Це допомагає забезпечити злагоджену діяльність волонтерів та уникнути дублювання зусиль.

Також масмедіа можуть виконувати роль платформи для волонтерів, де вони можуть ділитися своїм досвідом, успіхами та викликами, з якими стикаються. Це стимулює обмін ідеями та надає підтримку волонтерам, а також може надихати інших людей до участі у волонтерській діяльності.

Проте, варто відзначити, що масмедіа також можуть мати певні негативні наслідки на волонтерський рух. Наприклад, некоректна або неправдива інформація, яка поширюється через масмедіа, може порушити довіру до волонтерських організацій або спричинити неправильну мобілізацію ресурсів. Також, надмірна потужність масмедіа може призвести до нерівномірного розподілу уваги та ресурсів між різними волонтерськими проектами чи регіонами.

1.3 Особливості логістичної підтримки здійснення волонтерських проектів

У сучасних умовах організації як у бізнесі, так і в гуманітарній сфері змушені шукати шляхи підвищення власної ефективності. Через цю необхідність, логістика стала критично важливим чинником конкурентоспроможності компаній у комерційному секторі, тепер їй надають все більшого значення і гуманітарні організації.

На допомогу українським Збройним Силам, почали відкриватись волонтерські центри, які займаються різноманітними доставками продукції нашим військовим. Логістика, яка почала втрачати свої позиції у зв'язку з російською навалою, переформатувалась у волонтерські центри, які сприяли та допомагали нашим військовим. Для їхнього розв'язання потрібно не тільки отримувати військову техніку, гуманітарну та фінансову допомогу, а й розбудовувати економіку під військові потреби й використовувати при цьому наші сильні сторони.

Вдосконалення та оптимізація логістики – це одна з головних проблем ведення військових дій, яка являється життєво важливою для України в ці важкі часи. Україна володіє великим арсеналом транспорту, великим потенціалом спеціалістів, які працювали в галузі транспортних перевезень. Тому, сьогодні можна покращити та оптимізувати транспортні перевезення як по території нашої країни так і поза її межами.

Потрібно створити нові логістичні центри, покращити роботу волонтерських центрів та залучати до роботи в них спеціалістів, які мають досвід роботи в галузі вантажоперевезень. В умовах, коли в результаті воєнних дій слід очікувати зниження руху товарів, такі фахівці можуть залишитися без роботи та працювати на користь держави. Беручи до уваги, те що іде війна, подібні центри не повинні бути централізованими хабами, які регулюватимуть усі вантажоперевезення. Вони повинні координувати дії тільки великих вантажоперевізників і стати консультаційними точками відправлень, які допоможуть заповнити будь-який транспорт, який рухається як по території України так і поза її межами.

Для створення раціональної та ефективної економіки у військовий час, треба вміти відстежувати динаміку переміщення товарних запасів, враховувати витрати на паливо, імідж перевізників, проблеми в організації вантажно-розвантажувальних робіт з подальшим їх вдосконаленням. У зв'язку з недостатньою механізацією та автоматизацією логістичних та волонтерських центрів, присутня велика кількість проблем у питаннях вантажоперевезень.

Необхідно розробити централізовані електронні сервіси, які будуть допомагати у пошуку вантажів, перевізників, шляхів доставки та компоновки необхідних товарів збройним силам України. Для цього є підприємства та спеціалісти, які досить добре себе зарекомендували у цій сфері і досвід яких, можна використати на практиці. В ситуації, що склалася, не можна лише обмежитися створенням логістичних та центрів та електронних сервісів, що полегшують й оптимізують переміщення вантажів. Необхідно пропагувати та популяризувати логістику як науку, як філософію транспортних перевезень.

Огляд літературних джерел стосовно гуманітарної логістики показав чималу кількість публікацій в цій сфері: Волков С. В. (2023) [14], Волохова І. В., Волохов В. А., Лук'янова О. М. (2022) [15], Горошкова Л. А., Васильєва О. О., Маслова О. В., Сумець О. М. (2023) [20], Гринів Н. (2023) [21], Гриценко С. І., Демус, А. О. (2023) [22], Завербний А., Двудіт З., Вуек, Х. (2022) [24], Заглинська Л. В., Лукомська О. І. (2023) [25], Кальченко Ю. О. [28] та багато інших. Проте аналіз останніх досліджень свідчить, що у сучасній економічній літературі недостатньо уваги приділено проблемі трансформації логістичних потоків в умовах забезпечення потреб, викликаних проведенням на території країни повномасштабних воєнних дій, та проблемам формування і функціонування гуманітарної логістики та логістики волонтерського руху.

Вперше в історії сучасної України говорити про таке явище, як «гуманітарна логістика», можна починаючи з 2014 року. Друга хвиля та розквіт гуманітарної логістики в Україні відбувся в 2022 році, під час повномасштабного вторгнення [20].

Війна призвела до значних руйнувань, загибелі багатьох людей, до паливно-енергетичної, медичної та харчової криз. Нестача медикаментів, руйнування шляхів сполучень та дефіцит продуктів харчування мали б катастрофічні наслідки, якби не робота українських волонтерів, які рятували людей що в 2014 році, що продовжують робити і нині. Якщо на початку повномасштабного вторгнення робота волонтерських рухів, благодійних фондів

та організацій відбувалася у вигляді стихійного характеру, то вже починаючи з літа 2022 року набула більш-менш організаційного характеру [23].

Така трансформація у гуманітарній галузі відбулася завдяки тому, що волонтерські організації з 2014 року набули практичного та цінного досвіду у сфері своєї діяльності, тому за досить короткі терміни змогли організувати роботу всіх організацій, що працюють у гуманітарному напрямі, а ще й змогли здійснювати чітку координацію та створити високоефективний механізм функціонування волонтерських організацій.

Виходячи з поняття логістики, як окремої галузі, завдання якої полягає у постачанні товарів у найкоротші терміни за умови найменших фінансових витрат та ефективному управлінні товарно-матеріальними запасами, слід зауважити, що волонтерська діяльність, як і будь-яка інша сфера діяльності людини не може функціонувати без транспорту. Саме галузь транспорту забезпечує постачання вантажів та пасажирів, виключенням не стали і гуманітарні вантажі [14].

Говорячи про гуманітарну логістику, слід розпочати з формування її цілей. Гуманітарна логістика – це галузь логістики, яка має на меті вирішення проблем шляхом некомерційного перевезення гуманітарних вантажів. Основними завданнями гуманітарної логістики є створення безпечних та надійних гуманітарних коридорів, збереження та охорона гуманітарної допомоги, забезпечення найвіддаленіших та найнебезпечніших регіонів товарами першої необхідності та товарами широкого вжитку.

Все це здійснюється шляхом прозорості звітності, створення стратегії забезпечення гуманітарними вантажами на стратегічному, тактичному та операційному рівнях планування, а також завдяки підготовці професійних виконавців та контролю виконаної діяльності.

Відмінностями гуманітарної логістики від загальної представимо на рис. 1.8.

Наразі найбільш популярним транспортом серед волонтерів залишається автомобільний транспорт. Завдяки своїй мобільності, швидкості та маскувальним здібностям, волонтери широко застосовують його в своїй

гуманітарних місіях, які фінансуються, як небайдужими громадянами та державній владі, так і міжнародними благодійними фондами та відомими міжнародними організаціями.

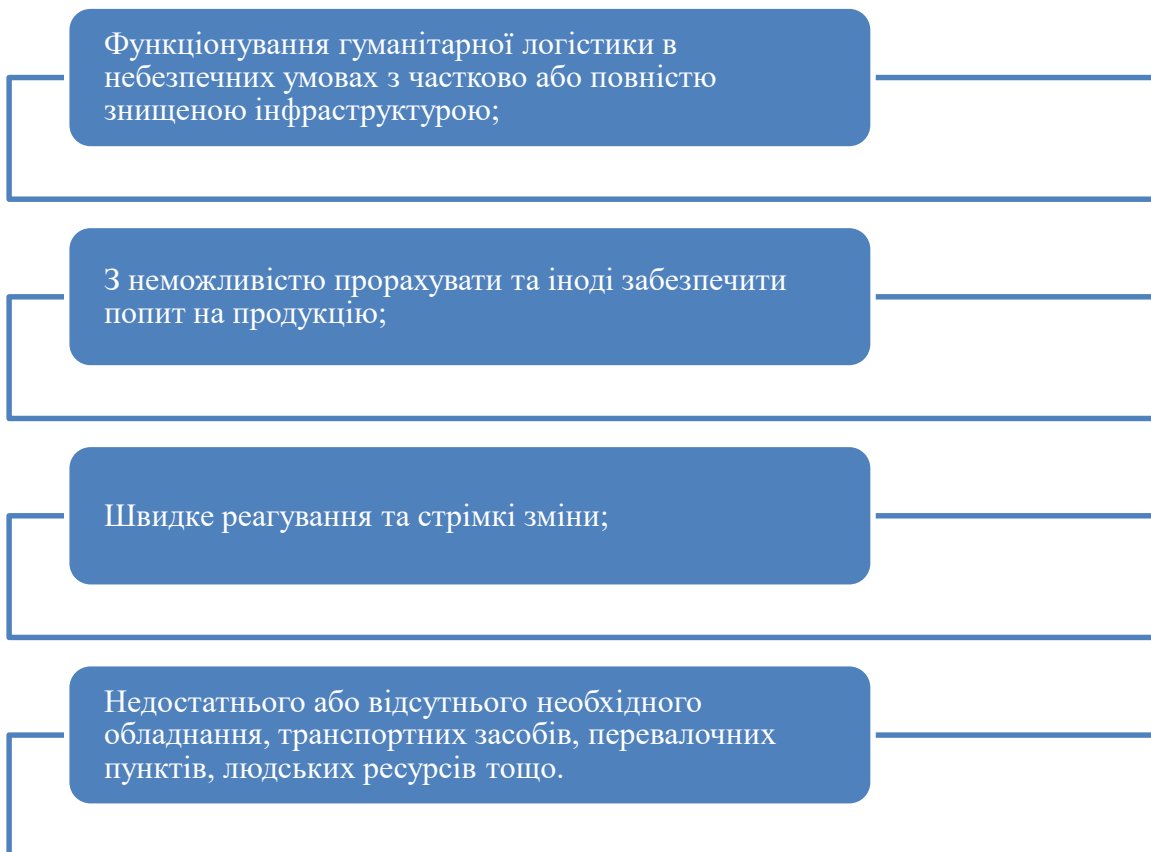


Рисунок 1.8 - Відмінностями гуманітарної логістики від комерційної
Джерело: розроблено автором

Однак міжнародна гуманітарна допомога, через свій великий розмах та масовий характер, не може бути доставлена тільки ресурсами автомобільного транспорту. Гуманітарна логістика може бути засобом політичного впливу або помилково вважатися ворогуючою стороною стратегічним об'єктом, тому перевезення гуманітарної допомоги в умовах бойових можна вважати небезпечним вантажем, що приковує до себе багато уваги [23].

Тому, як для диверсифікації, так і для максимально-ефективного постачання гуманітарних вантажів, міжнародні організації та і гуманітарна логістика в цілому, вимагають мультимодальних перевезень, оскільки через

небезпеку, якийсь з видів транспорту може бути частково виведений з ладу, тому для диверсифікації ризиків перевезення гуманітарних вантажів, слід застосовувати мультимодальні перевезення [25].

Також дуже важливим аспектом гуманітарної логістики є створення гуманітарних хабів. Всесвітньовідомі міжнародні організації та фонди створюють гуманітарні хаби у всіх куточках нашої планети, однак ці хаби можна назвати хабами на глобальному або державному рівнях. Однак необхідне обов'язкове створення хабів на місцевому рівні, що здійснюється волонтерськими організаціями та місцевими адміністраціями [28].

Як було сказано вище, гуманітарні місії здійснюють свою діяльність за допомогою взаємодії різних видів транспорту, створюються безпечні гуманітарні коридори та гуманітарні хаби, однак найбільша проблема стосується процесу постачання. В умовах бойових дій істотно відчувається паливно-мастильна криза, яка ускладнює, а іноді робить зовсім неможливим, роботу всіх видів транспорту.

Грунтуючись на відмінностях у цілях комерційних та гуманітарних організацій, умовах їх роботи, специфіці проблем, що виникають у кожній з областей, можна сформулювати основні особливості логістики у гуманітарній та комерційній сферах (табл. 1.2).

Як очевидно з табл. 2.1, ключова різниця між логістикою в комерційній та гуманітарній сферах полягає в тому, що у бізнесі логістична діяльність спрямована на оптимізацію використання ресурсів при управлінні матеріальними потоками, тоді як для гуманітарної логістики абсолютний пріоритет має фактор швидкого реагування.

Наведені вище дані свідчать про те, що використання ІКТ та сучасних цифрових, мережевих технологій у волонтерській діяльності дійсно вишло на якісно новий рівень, і саме це є одним із ключових чинників, що сприяли потужній інституціоналізації волонтерського руху в Україні в умовах війни.

Таблиця 1.2 – Основні відмінності логістики у гуманітарній та комерційній сферах

Ознака порівняння	Комерційна сфера (типовий випадок)	Гуманітарна сфера (сфера надання гуманітарної допомоги)
Основна мета	Скорочення загальних логістичних витрат (підвищення рівня якості обслуговування споживачів, досягнення балансу «витрати/сервіс» та ін.)	Скорочення часу реагування
Учасники та зацікавлені особи	Виробники, оптовики, підприємства роздрібної торгівлі та сфери послуг, логістичні посередники, індивідуальні споживачі	Донори (організації та фізичні особи), гуманітарні організації, уряди та органи державної влади, армія, логістичні посередники, засоби масової інформації, населення постраждалого регіону
Наявність чіткого розподілу функцій та обов'язків між учасниками ланцюга постачання	Наявні	Відсутні
Структура логістичної діяльності	Поділ на функціональні галузі: постачання, підтримка виробництва та розподіл.	Поділ на фази: пом'якшення наслідків, забезпечення готовності, реагування, відновлення
Стратегія просування ТМЦ	Орієнтація на етап життєвого циклу продукту	У рамках фази реагування – зазвичай «виштовхує», у фазі відновлення - "витягує". Для більш активного використання «стратегії, що витягує», гуманітарні організації все частіше застосовують інструменти інформаційного менеджменту, що дозволяють оперативно зіставляти попит і пропозицію.
Особливості підтримки розробки нових продуктів	Інтеграція з метою скорочення витрат	Модульність з метою швидкого збирання/компонування необхідних виробів для відправки до постраждалих регіонів
Вимоги до виробництва/операцій	Максимальне використання потужностей	Максимальна гнучкість потужностей
Особливості управління запасами	Оптимізація запасів	Обов'язкове створення страхових запасів
Вимоги до тривалості циклу виконання замовлення	Зменшення при дотриманні обмежень щодо витрат	Зменшення за будь-яку ціну
Основні критерії вибору постачальника	Баланс «ціна/рівень якості»	Швидкість поставок, гнучкість та якість
Пріоритети при керуванні транспортуванням	Скорочення транспортних витрат	Надійність та швидкість перевезень

Джерело: розроблено автором

Розглянемо лише деякі галузі компетенції гуманітарної логістики, до яких доцільно придивитися і учасникам комерційних ланцюгів поставок для підвищення ефективності своєї діяльності.

До таких областей можна віднести наступне:

1. Оперативність у реагуванні, побудова гнучких ланцюгів постачання.

Оскільки гуманітарні організації змушені працювати в умовах сильної невизначеності, ланцюги поставок, що вибудовуються ними, відрізняються гнучкістю і високою здатністю адаптації до змін параметрів зовнішнього середовища.

2. Побудова партнерських відносин та альянсів, облік позицій різних категорій учасників ланцюгів поставок та зацікавлених осіб.

Комбінування сильних сторін організацій дозволяє скоординовано здійснювати гуманітарні операції, раціоналізувати процеси надання допомоги та об'єднувати інвестиції.

3. Моніторинг ланцюгів постачання, що забезпечує їх прозорість.

Постійний моніторинг роботи ланцюгів поставок за рахунок оновлення даних у режимі реального часу збільшує прозорість та забезпечує можливість раннього виявлення вузьких місць.

Новий підхід до моніторингу ланцюгів постачання було випробувано у Непалі після землетрусу 2015 року. Для відстеження поставок гуманітарної допомоги використовувався мобільний додаток, розроблений з метою підвищення операційної ефективності, зокрема моніторингу надходження товарів на склади та спрощення отримання даних для звітності перед донорськими організаціями (UNICEF Supply Annual Report, 2015).

Збільшення прозорості знижує рівень невизначеності, пов'язаний із функціонуванням ланцюгів поставок, а отже усуває частину ризиків.

4. Забезпечення відкритого обміну інформацією між усіма зацікавленими особами.

Ринок функціонує більш ефективно, коли всі зацікавлені сторони мають доступ до інформації про поточну ситуацію, тенденції, проблеми та методи їх

вирішення. Тим не менш, сучасне конкурентне середовище не сприяє відкритому інформаційному обміну між учасниками ринку. Незважаючи на те, що гуманітарна логістика відстає від бізнесу з погляду інструментів інформаційного менеджменту, у цій сфері є прагнення до відкритого обміну інформацією між організаціями.

Підводячи підсумки, зазначимо, що у бізнес-середовищі логістика вже давно сприймається як стратегічний інструмент підвищення конкурентоспроможності організацій. Поступово важливість логістики усвідомлюється і учасниками гуманітарної спільноти, непрямым підтвердженням чого є виникнення терміна «гуманітарна логістика». Логістичну підтримку гуманітарних операцій характеризує ряд особливостей, до яких можна віднести невизначеність попиту, пріоритет швидкості реагування над витратами, велика кількість зацікавлених осіб та складність координації їх дій, необхідність домовлятися з урядами суверенних держав та різними органами влади, фазова структура діяльності та ін. на ці особливості для вдосконалення логістичних процесів у гуманітарній сфері цілком можливо і доцільно використовувати інструменти, методи та технології, вироблені в рамках бізнес-логістики. З іншого боку, кращі практики гуманітарної логістики можуть бути корисними підвищення ефективності діяльності ділових організацій. Однією з вдалих форм для обміну досвідом та взаємного навчання є стратегічне партнерство гуманітарних організацій та комерційних структур (зокрема, логістичних посередників), яке вже встигло довести свою ефективність у реалізації низки спільних проєктів.

Гуманітарна логістика є дуже важливою галуззю логістики, якій відводиться виконання благ цілей і намірів, забезпечуючи постраждалих людей товарами першої необхідності під час різноманітних криз, а серед прогресивних методів ввезення гуманітарних вантажів в Україну можна виділити запроваджена е-декларація, яку відправник гуманітарної допомоги може заповнити заздалегідь.

Висновки до розділу 1

Теоретична частина кваліфікаційної роботи присвячена теоретичним питанням основи управління волонтерською доставкою предметів спеціального призначення до кінцевого місця споживання.

Було з'ясовано, що в умовах війни, розпочатої російською федерацією проти України 24 лютого 2022 року, значущість такого суспільно корисного явища, як волонтерство, суттєво підвищилася: кількість громадян України, залучених до благодійної та волонтерської діяльності, суттєво зростає і продовжує збільшуватися. У роботі проаналізований феномен волонтерства в Україні, пов'язаний саме з початком воєнних дій та нетерпимості громадян до чужого горя та цинічності влади російської федерації, яка розв'язала війну.

Із системного аналізу законодавства, яке описано в теоретичній частині кваліфікаційної роботи, було встановлено, що воно потребує значних доповнень та доопрацювань, адже виклики війни потребують нових удосконалених інструментів волонтерської діяльності підвищення престижу цього виду зайнятості та залучення якнайбільше верств населення до цього виду діяльності. Тому були сформовані й описані окремі інструменти волонтерської діяльності, які допоможуть розвитку та популяризації волонтерства і в майбутньому. Надзвичайно важливим елементом, який потребує подальшого закріплення на законодавчому рівні, є запровадження інституту юридичного волонтерства через внесення змін до Закону України «Про адвокатуру та адвокатську діяльність», які створять для адвокатів сприятливі умови та зацікавленість у здійсненні такої діяльності.

Проведений аналіз динаміки змін українського волонтерства в умовах збройної російської агресії дозволив визначити характерні риси, особливості його нинішнього стану (у період повномасштабного вторгнення), ними є такі:

– «спалах» волонтерської активності у 2022 р. має загальнонаціональний вимір, а з урахуванням допомоги з боку світової спільноти

– розкрилися потужності й ресурси міжнародного волонтерства на допомогу Україні.

– зберігається потужна спадкоємність досвіду самоорганізованої волонтерської діяльності українських громадян, набутий протягом першої хвилі «спалаху» волонтерського руху (2014-2016 рр.), що посилив потужності українського волонтерства у період повномасштабного вторгнення у 2022 р.;

– суттєво зріс рівень скоординованої співпраці волонтерських організацій з державними органами;

створюються спільні веб-платформи волонтерських організацій з державними структурами вищого рівня;

– створено ефективну та прозору для внутрішніх та міжнародних партнерів систему обліку волонтерської та благодійницької допомоги в онлайн-форматі, яка надходить від донорів для потреб ЗСУ та постраждалим громадянам;

– відбулося суттєве розширення спектру та масштабності волонтерської допомоги як українській армії, ЗСУ, так і громадянам;

– волонтери отримали можливість та виявили високу організаційну й фінансову спроможність у придбанні високотехнологічного обладнання військового призначення (квадрокоптерів, безпілотників, бойових та розвідувальних дронів, багатоцільових комплексів БПЛА, сучасних систем зв'язку, транспортних засобів (броньовані авто) тощо), його доставки до місць призначення;

– інформаційно-комунікативні, цифрові, мережеві технології стають ефективним і потужним інструментом інституціоналізації волонтерського руху в Україні.

– радикальне підвищення рівня інституціоналізації волонтерського руху, формування потужних волонтерських структур з високим авторитетом та довіри, залучення ресурсів цифровізації та платформізації знижують можливості для шахрайства й псевдоволонтерства.

Результати проведеного дослідження свідчать про масштабне залучення та широке використання сучасних інформаційно-комунікативних, цифрових та мережевих технологій в українському волонтерстві через процеси цифровізації, платформізації та мережізації волонтерської діяльності. Ключовими трендами в цьому аспекті є наступні:

- платформізація волонтерства дозволила на новітній технологічній основі значно розширити спектр, рівень упорядкованості та скоординованості зусиль різних суб'єктів для надання волонтерської допомоги цільовим групам; спростити процедуру її отримання тими, хто цього потребує;
- суттєве зросла роль, розширився спектр напрямів використання сучасних месенджерів та мобільних застосунків, які за своєю функціями вже перетворились у фактично базові застосунки щодо обміну всіма видами інформації (в тому числі аудіо- та відео) та організації адресної взаємодії (через створення груп в месенджерах);
- залучення та використання ІКТ, цифрових та мережевих технологій посилило сталість і стійкість українських волонтерських структур, їхню організаційно-координуючу, комунікативну, фінансову спроможність, прозорість діяльності; підвищило ефективність і спектр надання волонтерської допомоги, спростило процедуру отримання допомоги і дозволяє швидко залучитися до волонтерства бажаючим тощо;
- широке використання можливостей сучасних ІКТ, цифрових та мережевих технологій, платформізація волонтерської діяльності стають комунікативною і технологічною основою організації взаємодії як в межах самої волонтерської спільноти, так і в колі взаємодії із цільовими групами та донорами, вітчизняними та міжнародними партнерами.
- широке використання ІКТ, цифрових технологій українською молоддю, серед яких багато волонтерів, відкриває широкі перспективи для подальшого розвитку українського волонтерства на новій технологічній основі.

Отже, волонтерський рух в Україні згуртував активних, свідомих громадян; посприяв налагодженню ефективної співпраці між громадянським

суспільством та державними структурами, став свідченням прояву героїзму, мужності, згуртованості українців, зіграв значну роль в зміцненні обороноздатності країни, налагодив і надає неоціненну допомогу українським військовикам, воїнам ЗСУ, цивільному населенню, що постраждало від руйнівних наслідків війни. Українське волонтерство вносить гідний внесок в розвиток міжнародного волонтерства, вже сформувало культуру, спрямовану на поширення цінностей миру, безпеки, відповідальності, гуманізму, взаємодопомоги, життєстійкості

У підсумку теоретичної частини кваліфікаційної частини було розглянуто роль логістики у волонтерських проектах. З'ясовано, що гуманітарна логістика є однією з найважливіших сфер логістики, яка дає можливість забезпечувати необхідними товарами постраждалих під час різноманітних кризових ситуацій, в тому числі і під час жорстоких війн.

Вітчизняні логістичні компанії зробили значний внесок у вирішення гуманітарної кризи в східних регіонах України, виступаючи в ролі центрів збору фінансової та продовольчої допомоги, а також надаючи українцям безкоштовні логістичні послуги.

Складнощі роботи з гуманітарними вантажами полягають у відсутності єдиного координаційного центру, який би регулював колосальну роботу благодійних фондів, волонтерів, мав інформацію про потреби на рівні країни і зміг би коректно розподіляти надану допомогу. Це б дозволило здійснювати планування логістики, контролювати рух товарів у логістичних ланцюгах поставок. Пророблена величезна робота зі збору допомоги часом втрачає свою актуальність у зв'язку з тим, що не вчасно поступає інформація про те, на якій ділянці існує найбільша в ній потреба і куди саме її потрібно відправляти.

Було з'ясовано, що погано налагоджена координація між різними учасниками логістичного ланцюга призводить до сповільнення відправлення та доставки гуманітарних вантажів.

РОЗДІЛ 2

ДОСЛІДЖЕННЯ ВОЛОНТЕРСЬКОГО РУХУ В УКРАЇНІ ТА ЛОГІСТИЧНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ГУМАНІТАРНИХ ВАНТАЖІВ

2.1 Аналіз волонтерського руху в Україні

Світове співтовариство визнає волонтерський рух способом збереження та зміцнення загальнолюдських цінностей, реалізації прав і обов'язків громадян, особистісного зростання шляхом усвідомлення людського потенціалу. Поштовхом до виникнення волонтерства, як вже було наведено раніше були виклики суспільства, з якими не мала змоги впоратись держава. У світовій практиці першими волонтерами були люди, які допомагали військовим, а також цивільному населенню під час військових подій.

За останні пів року 2023 року благодійність стала невід'ємною частиною життя більшості українців: 86% українців стали благодійниками, а 33% долучилися до волонтерства. При цьому середньомісячна пожертва виросла майже вдесятеро порівняно з 2021 роком. 33% від усіх українців та 39% благодійників волонтерили з 24 лютого. В більшості випадків ідеться про фізичну роботу: розвантаження та завантаження вантажів, плетіння сіток, транспортування тощо.

Зростання участі у благодійності не залишилося непоміченим: 84% мешканців України зазначили, що масштаби благодійності зростають. Респонденти бачать більше допомоги від благодійних фондів та організацій, а їхні друзі частіше долучаються до доброчинності.

Найпопулярнішим способом допомоги залишається фінансова підтримка (76% благодійників). На другому місці безоплатна передача їжі, одягу, засобів гігієни (69%), і на третьому — безоплатне надання послуг чи здійснення робіт

(45%). Найчастіше мешканці України надсилали кошти на державний рахунок ЗСУ (37%) та банківські картки тим, хто потребував фінансової підтримки (32%). 27% передавали допомогу через волонтерів, а 25% – через благодійні фонди.

При цьому якщо в 2021 році середній благодійний внесок становив 1046 грн, то зараз у понад 9 разів більше — 9730 грн. Втім, інтенсивність пожертв поступово знижується. Половина пожертв припадає на лютий-березень (по суті, на перших 40 днів війни), інша половина – на наступних три місяці (90 днів). Третина доброчинців робили внески 1000-3000 грн, чверть – 3000-6000 грн, 13% – до 1000 грн.

Волонтерством займалися 33% респондентів. Серед благодійників ця частка була вищою – 39%. 66% волонтерів займалися фізичною працею, такою як розвантаження вантажів чи плетіння сіток, 39% організували гуманітарну допомогу, 25% – допомогу військовим. 31% долучилися до боротьби на інформаційному фронті, а 10% стали кіберволонтерами.

Природно, більше (частіше та більшими сумами) допомагають ті, хто більш спроможний це робити – люди з вищими доходами та вищою освітою, працевлаштовані, чоловіки, молодші люди. За регіонами, найбільша частка людей долучалася до допомоги на заході (94%), тоді як на сході менше, але все одно багато – 76%. Жінки, мешканці сіл та люди з нижчими доходами частіше допомагають їжею та одягом, тоді як чоловіки, міські мешканці та люди з вищими доходами – грошима.

Аналогічний висновок можна зробити й щодо волонтерства – люди обирали заняття згідно зі своїми навичками та фізичними можливостями. Так, чоловіки частіше долучалися до фізичного волонтерства, закупівлі й доставки військової допомоги, а також кіберволонтерства. Жінки частіше приєднувались до інформаційного волонтерства та організації благодійних зборів. Молодші респонденти частіше долучалися до фізичного та інформаційного волонтерства, старші – до організації гуманітарної допомоги.

Як і раніше, на першому місці серед мотивів – прагнення допомогти та вміння поставити себе на місце іншої людини. Проте у 2022 році значно виросла

частка тих, хто допомагає із патріотичних міркувань, почуття обов'язку перед суспільством чи хоче долучитися до спільної справи (рис. 1). Переважна більшість благодійників жертвуючи відчували позитивні емоції – надію (62%), радість (37%), полегшення (18%). Проте були й негативні емоції – сум (13%), хвилювання (14%), злість (6%). Зауважимо, що відчувати негативні емоції під час війни – цілком нормально, а «конвертувати» їх у підтримку ЗСУ та співгромадян – розумна поведінка.

На рис. 2.1 представимо відповіді українців на запитання «Що мотивує українців здійснювати благодійні вчинки?» (% респондентів).

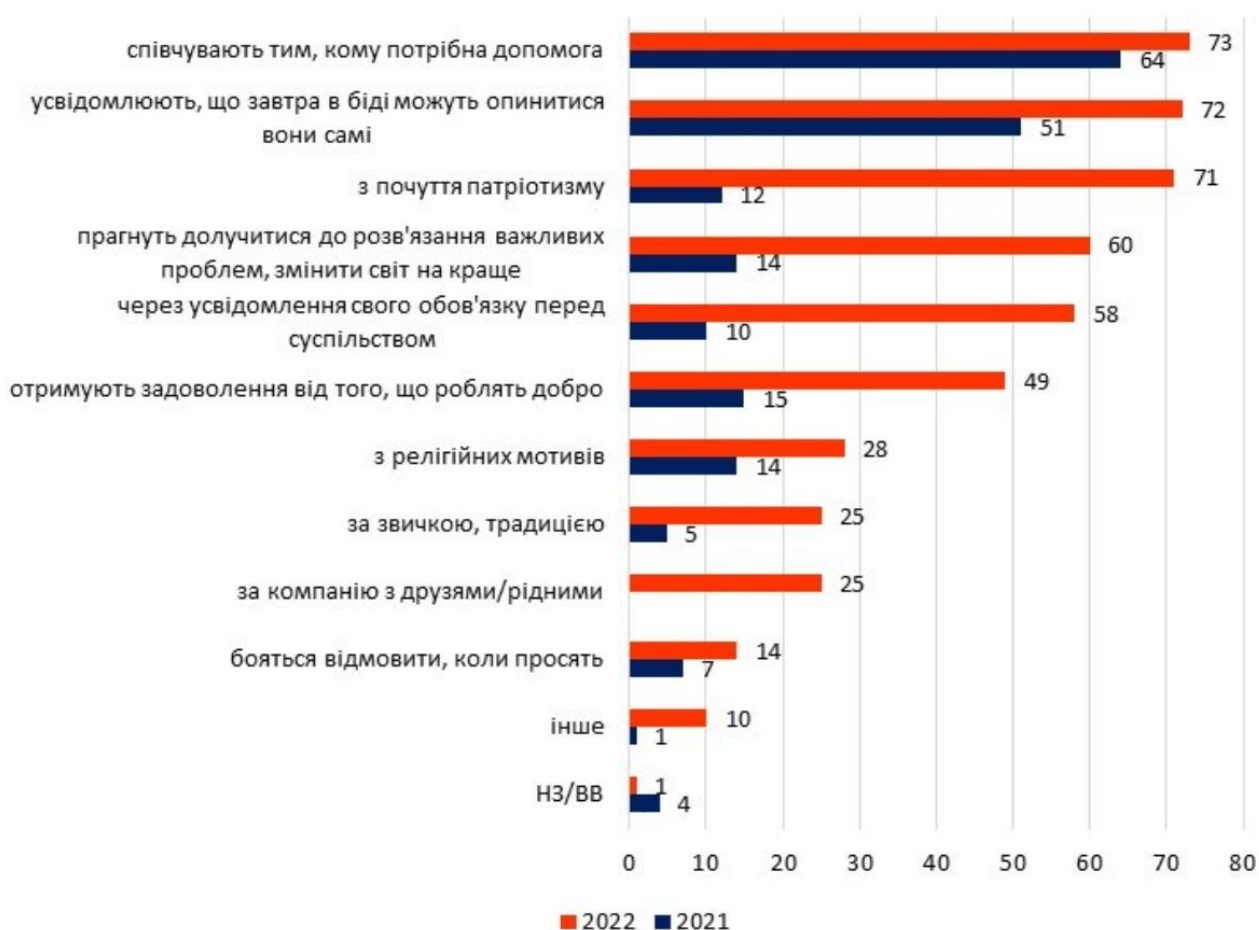


Рисунок 2.1 - Відповіді респондентів щодо мотивації робити благодійні внески [46]

Найчастіше люди дізнаються про те, що хтось потребує допомоги, з соцмереж та від родичів/ знайомих (по 49% респондентів). Трохи менш

популярними джерелами інформації є веб-сайти (35%), на п'ятому місці мобільні додатки, а на шостому – телебачення. 34% респондентів зазначили, що дізналися про проблему з власного досвіду – тобто зіткнувшись з проблемою, українці діють, а не чекають поки проблему хтось вирішить.

Довіра до БФ з початку війни суттєво виросла (з 2,66 до 3,77 за 5-бальною шкалою). Найвищу довіру мають міжнародні благодійні фонди (4,11 бала), трохи менше – волонтерські організації (4,02), за ними йдуть всеукраїнські та місцеві БФ.

Тим не менш, українці значно частіше підтримують волонтерські ініціативи, ніж благодійні фонди (рис. 2.2). Можливо, вони вважають волонтерські об'єднання більш ефективними й корисними.

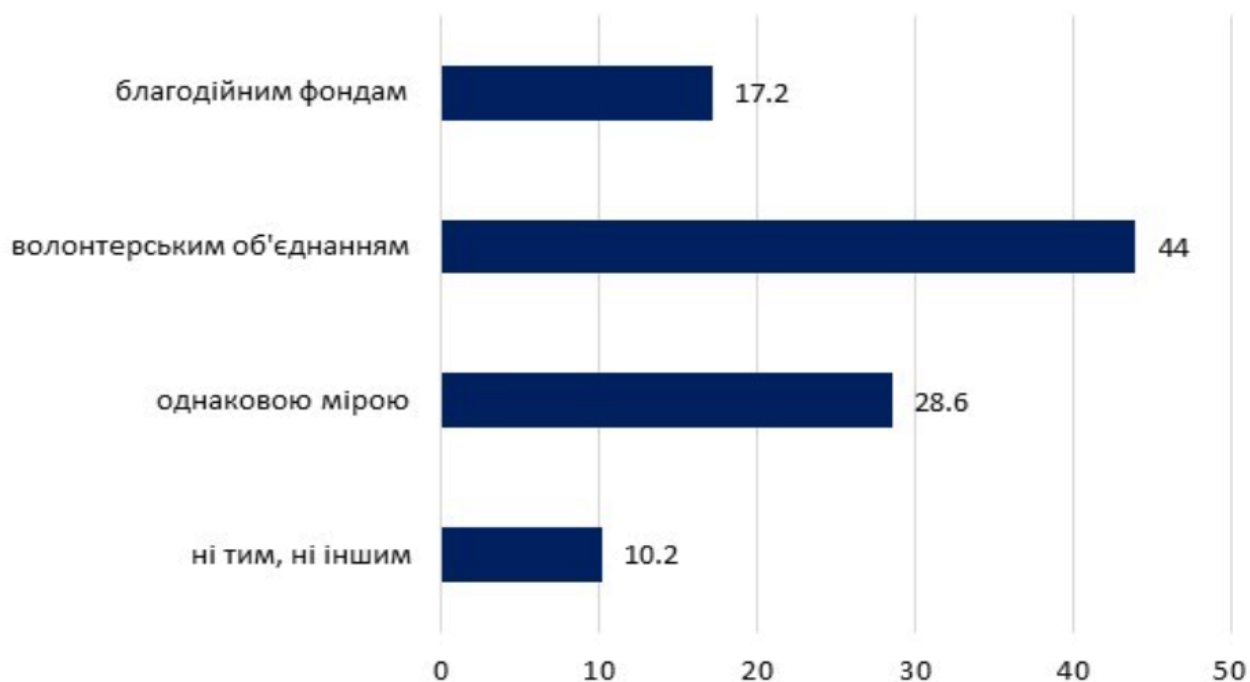


Рисунок 2.2 – Розподіл благодійних внесків українців у 2022 році [46]

Серед благодійних фондів, незважаючи на вищу довіру до міжнародних організацій, українці скоріше допоможуть місцевим БФ – вочевидь, тому, що вони “ближчі” до респондентів, тобто є можливість прийти до їхнього офісу, імовірно, там працюють друзі чи знайомі (рис. 2.3).

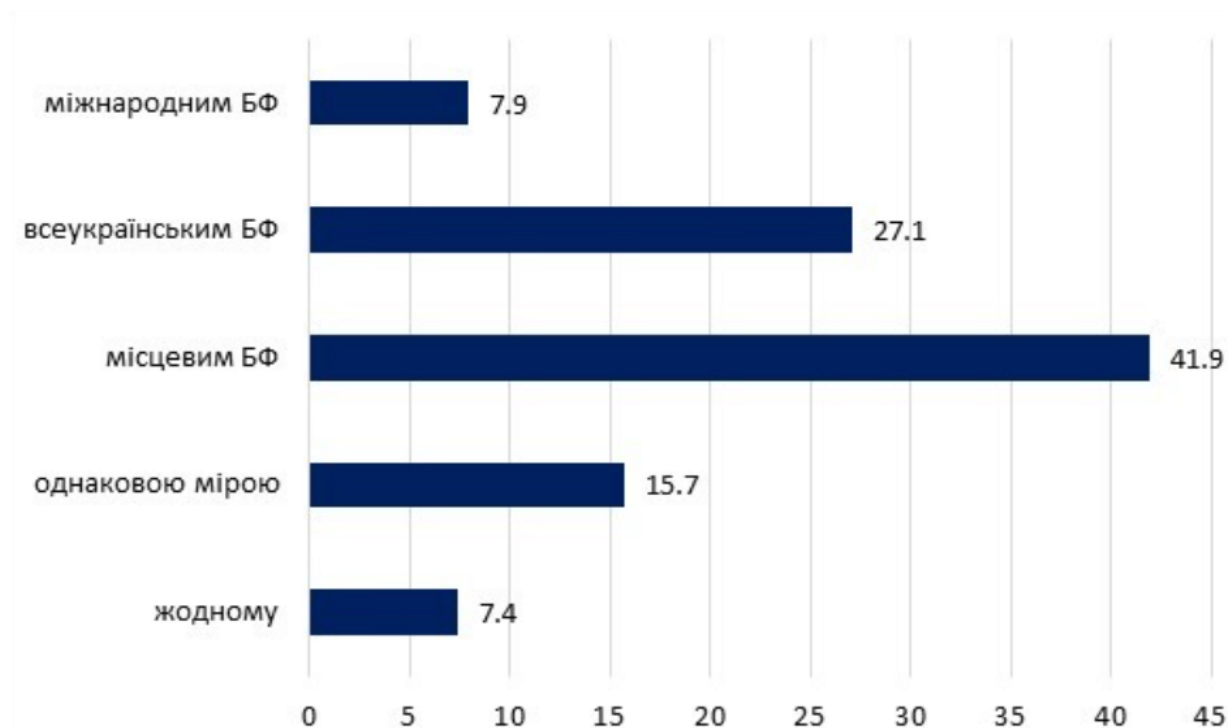


Рисунок 2.3 – Довіра українців до благодійних фондів, що діють в Україні під час війни, 2022 рік [46]

В умовах війни лише 30% благодійників, які допомагали благодійним фондам та благодійним організаціям, перевіряли їх на доброчесність. Культура моніторингу доброчесності фондів та організацій більшою мірою притаманна молоді. Так, у віковій групі 18–29 років перевіряли чесність БФ та БО 46% респондентів; у групі 30–39 років таких було 41%; у групі 40–49 років – уже 26%, серед 50-річних – 18% і серед осіб старшого віку – 14%.

76% громадян чули про шахрайство з благодійною допомогою, однак лише 9% через це припинили надавати допомогу, а для 70% це ніяк не вплинуло на обсяги допомоги, яку вони надають.

Більшість як благодійників, так і волонтерів планують продовжити жертвувати кошти або займатися волонтерством (рис. 2.3 та 2.4). Після війни волонтерів стане менше, ніж під час війни, однак більше, ніж до вторгнення. Волонтерити планують не менш як 23% українців (проти 5% у 2021 році), а жертвувати продовжать 55% українців.

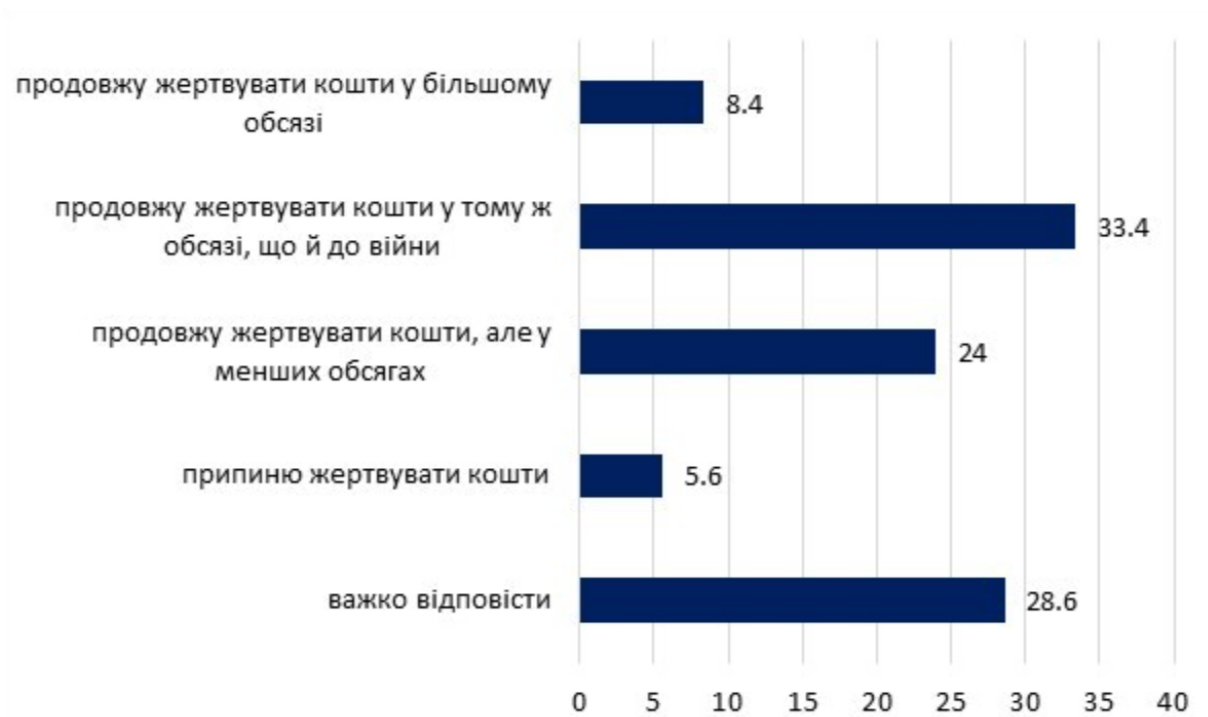


Рисунок 2.3 – Відповідь українців щодо продовження вносити благодійні внески після завершення війни [46]



Рисунок 2.4 – Відповідь українців щодо продовження займатися волонтерством після завершення війни [46]

Підволячи підсумки, зазначимо, що повномасштабна війна мобілізувала українців допомагати як ЗСУ, так й іншим бенефіціарам – наприклад, ВО. Більшість допомагає грошима, однак залучення до волонтерської діяльності також значно виросло. Українці значно довіряють волонтерським об'єднанням та благодійним фондам (довіра до останніх виросла порівняно з минулим роком). Вони не надто охоче перевіряють благодійні фонди, більше покладаючись на досвід друзів та знайомих.

Більшість тих, хто долучилися до волонтерської чи благодійної діяльності, планують робити це і в майбутньому, деякі навіть більш інтенсивно, ніж під час війни. Отже, повномасштабна війна не лише спричинила сплеск благодійності, але й може стати поштовхом для постійно вищого рівня благодійності та волонтерства у майбутньому.

Волонтери та благодійні фонди вирішують багато проблем швидше й ефективніше, ніж держава. Отже, важливо зберегти ці навички та структури й у мирний час – адже проблем під час відбудови буде не менше, ніж під час війни, а можливості держави їх вирішувати певний час залишатимуться обмеженими.

2.2 Загальна характеристика волонтерської організації «Повернись живим»

Волонтерська організація «Повернись Живим» є одним із ключових гравців на ринку благодійних організацій, що спеціалізуються на допомозі військовим. Враховуючи їхню репутацію та сферу впливу, вони стали не просто соціальним підприємством, а організацією, яка взаємодіє з великим числом партнерів, від державних структур до приватних інвесторів.

«Повернись живим» — це благодійний фонд компетентної допомоги армії, а також громадська організація, яка займається аналітикою у секторі безпеки та оборони, реалізує проєкти з реабілітації ветеранів через спорт.

БФ «Повернись живим» діє з 2014 року. Ключова мета — зробити Сили оборони ефективнішими, допомогти зберегти життя військових і системно протидіяти ворогові. Для цього Фонд закуповує обладнання, зокрема, тепловізійну оптику, квадрокоптери, автомобілі, системи спостереження та розвідки. «Повернись живим» також є першою благодійною організацією в Україні, яка отримала дозвіл на закупівлю та імпорт товарів військового та подвійного призначення. Зокрема, командою організації придбано та передано до підрозділів Сил оборони комплекс ударного БПЛА Bayraktar TB2, 11 спеціальних броньованих автомобілів та 1460 кулеметів калібру 7,62-мм для 21 бригади ЗСУ.

Наші інструктори підготували більше 10 тисяч висококваліфікованих військових фахівців: саперів, снайперів, операторів безпілотних літальних апаратів та піхотного озброєння, а ще навчають домедичній допомозі і розгортають навчально-тренувальні комплекси з такмеду у ЗСУ, сприяють проведенню секретних місій, про які ми обов'язково розповімо після перемоги.

ВО «Повернись живим!» заснована 2017 року. Організація розробляє аналітику, яка стає основою майбутніх рішень держави в оборонній сфері, і реалізує проекти зі спортивної реабілітації учасників бойових дій.

2019 року за запитом головнокомандувача Збройних сил наші фахівці аналітичного відділу ГО «Повернись живим!» дослідили проблему відтоку кваліфікованих кадрів із війська у роботі «Чому військовослужбовці звільняються з армії?». 2021-го долучилися до підготовки нормативно-правової бази розгортання системи територіальної оборони ЗСУ. Крім того, дослідили потреби ветеранів у сприянні підприємницькій діяльності, національні і світові практики фізкультурно-спортивної реабілітації.

ВО «Повернись живим!» є співорганізатором у забезпеченні участі збірної України в міжнародних змаганнях Invictus Games із 2019 року. Фахівці ветеранського відділу громадської організації долучалися до відбору команди, супроводжували її на всіх етапах підготовки та на самих змаганнях у нідерландській Гаазі 2022-го і в німецькому Дюссельдорфі 2023 року.

Команда ВО втілює проєкт «СпортАмбасадори» задля створення спільноти лідерів, які заохочуватимуть інших ветеранів і ветеранок займатися адаптивними видами спорту.

Із 2018-го «Повернись живим!» є також співорганізатором щорічного Міжнародного ветеранського форуму.

З 2014 року (станом на вересень 2023-го) Фонд зібрав на потреби Сил оборони України понад 9 мільярдів гривень. ВО має прозору фінансову звітність. Кожну пожертву та закупівлю можна відстежувати у режимі реального часу.

З періоду свого існування ВО «Повернись живим» започаткувала та реалізувала велику кількість проєктів. Існуючі відкриті проєкти та заверені представлені на рис. 2.5.

Місія та цінності ВО «Повернись живим» - рятувати життя і допомогати наблизити перемогу України над агресором країною-терористом рф.

ВО «Повернись живим» працюємо, щоб зробити Сили оборони України ефективнішими. Закуповують техніку, що допомагає зберегти життя українських військових і робить дії армійців у протидії ворогові точнішими. Реалізує спрямовані на реінтеграцію ветеранів проєкти та впливають на суспільні процеси, щоб посилити обороноздатність країни. Розробляють аналітику в оборонній сфері, сприяють розбудові Сил територіальної оборони.

Цінності благодійного фонду (БФ) ВО «Повернись живим» представимо на рис. 2.6.

Проаналізуємо організаційну структура ВО «Повернись живим». Основним є загальні збори - вищий орган управління, котрий затверджує основні напрями діяльності «Повернись живим», призначає і припиняє повноваження директора, а також членів Наглядової ради, затверджує її звіти.

Наглядова рада - перевіряє фінансову звітність і цільове використання майна, визначає основні напрямки залучення ресурсів. Затверджує і контролює виконання бюджету, стратегій, довгострокових планів і політик, зокрема, гендерної рівності і недискримінації, екологічної, політики про конфлікт інтересів та інших.



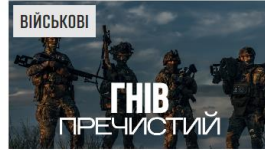

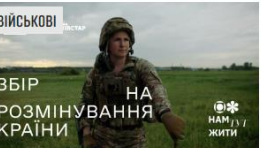

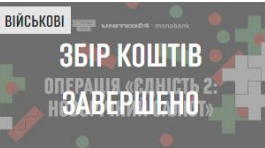
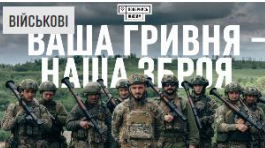




 <p>ВІЙСЬКОВІ</p> <p>IT IS DONATION NATION</p> <p>Разом із IT-компанією N-iX та Женею Яновичем збираємо 11,3 мільйона гривень на далекоміри...</p> <p>Зібрано: 1 216 245 ГРН Залишилось зібрати: 10 083 755 ГРН</p> <p>ПІДТРИМАТИ ПРОЄКТ</p>	 <p>ВІЙСЬКОВІ</p> <p>ЦІЛЕВКАЗАННЯ</p> <p>Разом із Укресімбанком збираємо 18 мільйонів гривень на комплекти тепловізійної аеророзвідки для...</p> <p>Зібрано: 5 467 741 ГРН Залишилось зібрати: 12 532 259 ГРН</p> <p>ПІДТРИМАТИ ПРОЄКТ</p>	 <p>ВІЙСЬКОВІ</p> <p>ГНІВ ПРЕЧИСТИЙ</p> <p>Збираємо 220 мільйонів гривень для снайперів, які працюють на великі і надвеликі дистанції</p> <p>Зібрано: 36 912 569 ГРН Залишилось зібрати: 183 087 431 ГРН</p> <p>ПІДТРИМАТИ ПРОЄКТ</p>	 <p>ВІЙСЬКОВІ</p> <p>ЗАПАКУЙ НЕБО – ПРОКАЧАЙ ППО</p> <p>Спільно з «Новою поштою» стартуємо проект, результатом якого стане модернізація зв'язку та розгортання у силах протиповітряної оборони рухомих командних пунктів</p> <p>ПІДТРИМАТИ ПРОЄКТ</p>
 <p>ВІЙСЬКОВІ</p> <p>НАМ ТУТ ЖИТИ</p> <p>«Повернись живим» спільно з Київстар збирають 175 мільйонів гривень на забезпечення транспортом і всім необхідним для розмінування майном 146 саперних груп Сил підтримки ЗСУ</p> <p>Зібрано: 158 629 713 ГРН Залишилось зібрати: 16 370 287 ГРН</p> <p>ПІДТРИМАТИ ПРОЄКТ</p>	 <p>ВІЙСЬКОВІ</p> <p>ЗДІЙМЕМО РОКІТ</p> <p>Збираємо 10 732 080 гривень, аби забезпечити 112, 114 та 241 бригади Сил ТрО комплектами аеророзвідки</p> <p>ПІДТРИМАТИ ПРОЄКТ</p>	 <p>ВІЙСЬКОВІ</p> <p>ОПЕРАЦІЯ «ЄДНІСТЬ-2: НОВОРІЧНИЙ САЛЮТ»</p> <p>Разом із UNITED24 та monobank зібralи 220 млн грн на 5 000 FPV-дронів із тепловізійними та денними камерами і БЧ</p> <p>ПІДТРИМАТИ ПРОЄКТ</p>	 <p>ВІЙСЬКОВІ</p> <p>ВАША ГРИВНЯ – НАША ЗБОРЯ!</p> <p>Понад 2 мільярди гривень донатів на регулярні рахунки Фонду стали нашим спільним вкладом у контрнаступ Сил оборони України</p> <p>ПІДПИСКА НА ПЕРЕМОГУ</p>
 <p>ВІЙСЬКОВІ</p> <p>ОКО ЗА ОКО 2. ОЗБРОЇМО ТРО ДО ЗУБІВ!</p> <p>Разом із компанією ОККО зібralи 400 мільйонів гривень на автоматичні гранатомети, крупнокаліберні кулемети і 82-мм міномети для Тероборони</p> <p>ПІДТРИМАТИ ПРОЄКТ</p>	 <p>ВІЙСЬКОВІ</p> <p>ЛІГА АЕРОРОЗВІДКИ 2.0</p> <p>Спільно з групою 1+1 media зібralо понад 10 мільйонів гривень на 10 БпЛА «Лелека-100»</p> <p>Зібрано: 11 008 831 ГРН Планувалось зібрати: 10 231 500 ГРН</p> <p>ПІДТРИМАТИ ПРОЄКТ</p>	 <p>ВІЙСЬКОВІ</p> <p>НА ЗВ'ЯЗКУ! IT IS FINE</p> <p>Спільно з IT-компанією N-iX зібralо понад 10 000 000 гривень на закупівлю 400 рацій</p> <p>Зібрано: 10 004 500 ГРН Планувалось зібрати: 10 000 000 ГРН</p> <p>ПІДТРИМАТИ ПРОЄКТ</p>	 <p>ВІЙСЬКОВІ</p> <p>ПРИЦІЛЬНО</p> <p>Спільно з Ukraïner зібralи більше 13 мільйонів гривень на приціли для гранатометів Mk 19</p> <p>Зібрано: 13 027 268 ГРН Планувалось зібрати: 13 000 000 ГРН</p> <p>ПІДТРИМАТИ ПРОЄКТ</p>

Рисунок 2.5 – Існуючі та завершені проекти ВО «Повернись живим» станом на 1.12.2023 року [46]

ЦІННОСТІ ФОНДУ



Рисунок 2.6 – Цінності БФ ВО «Повернись дивим»

Стратегічні цілі ВО «Повернись живим» зображені на рис. 2.7.

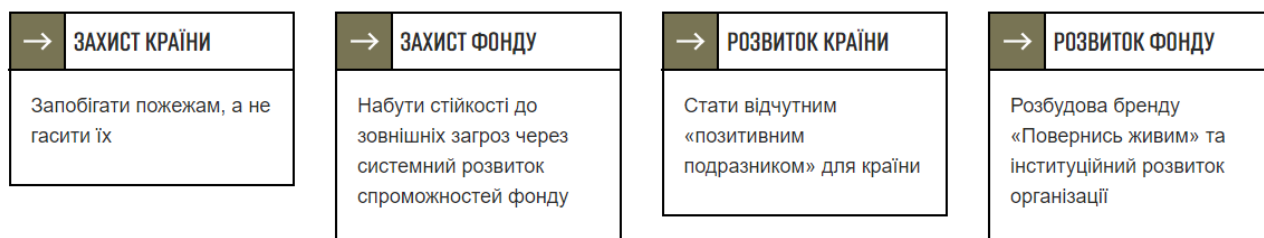


Рисунок 2.7 - Стратегічні цілі ВО «Повернись живим»

Виконавчий офіс - забезпечує організаційні, логістичні та інші потреби департаментів та співробітників. Опікується фізичною та цифровою безпекою, функціонуванням офісного приміщення та забезпеченням офісних потреб, використанням майна, кадровою структурою та організаційною політикою. Забезпечує якомога сприятливіші робочі умови для всього колективу, аби він міг ефективніше втілювати місію «Повернись живим» у життя.

Воєнний департамент - займається системним забезпеченням та навчанням підрозділів Сил оборони України. У постійній комунікації з усіма їх складовими визначає потреби і реалізовує їх, посилюючи бойову міць війська. Організовує закупівлі й логістику. А також розробляє унікальні технічні продукти та засоби, які подекуди змінюють хід бойових дій на користь України. Створює та впроваджує нові навчальні програми, курси, які покращують індивідуальну та групову підготовку військовослужбовців.

Департамент розвитку та партнерств - Включає в себе фандрейзинг, міжнародне співробітництво, комунікації та маркетинг. Відповідає за зростання потенціалу організації, планування та реалізацію партнерських проєктів і визначення спільних стратегічних пріоритетів співпраці. Розбудовує довгострокові стосунки з партнерами, залучає ресурси для втілення проєктів фонду і громадської організації «Повернись живим», адміністративної діяльності та посилення інституційних спроможностей. Створює власний унікальний контент на сайті та шести соцмережах організації. Розробляє і реалізує самостійно і в колаборації з бізнесом і стейкхолдерами кампанії зі збору коштів на проєкти фонду та громадської організації «Повернись живим».

Департамент стратегічних ініціатив - включає в себе аналітичний та ветеранський напрями. Створює стратегічні дослідження та просуває реформи у секторі безпеки та оборони. Аналізує законопроєкти, оборонні ініціативи і закупівлі, перебіг бойових дій. Бере участь у формуванні політик у сфері реінтеграції ветеранів та ветеранок російсько-української війни. Реалізовує проєкти спортивної реабілітації учасників бойових дій.

Фінансовий департамент - веде публічну онлайн-звітність, податкове та фінансове звітування перед органами Державної фіскальної служби, статистики, нашими донорами і благодійниками, а також обліковує закупівлі, передане Силам оборони майно.

Організаційну структуру представимо на рис. 2.8.

СТРУКТУРА

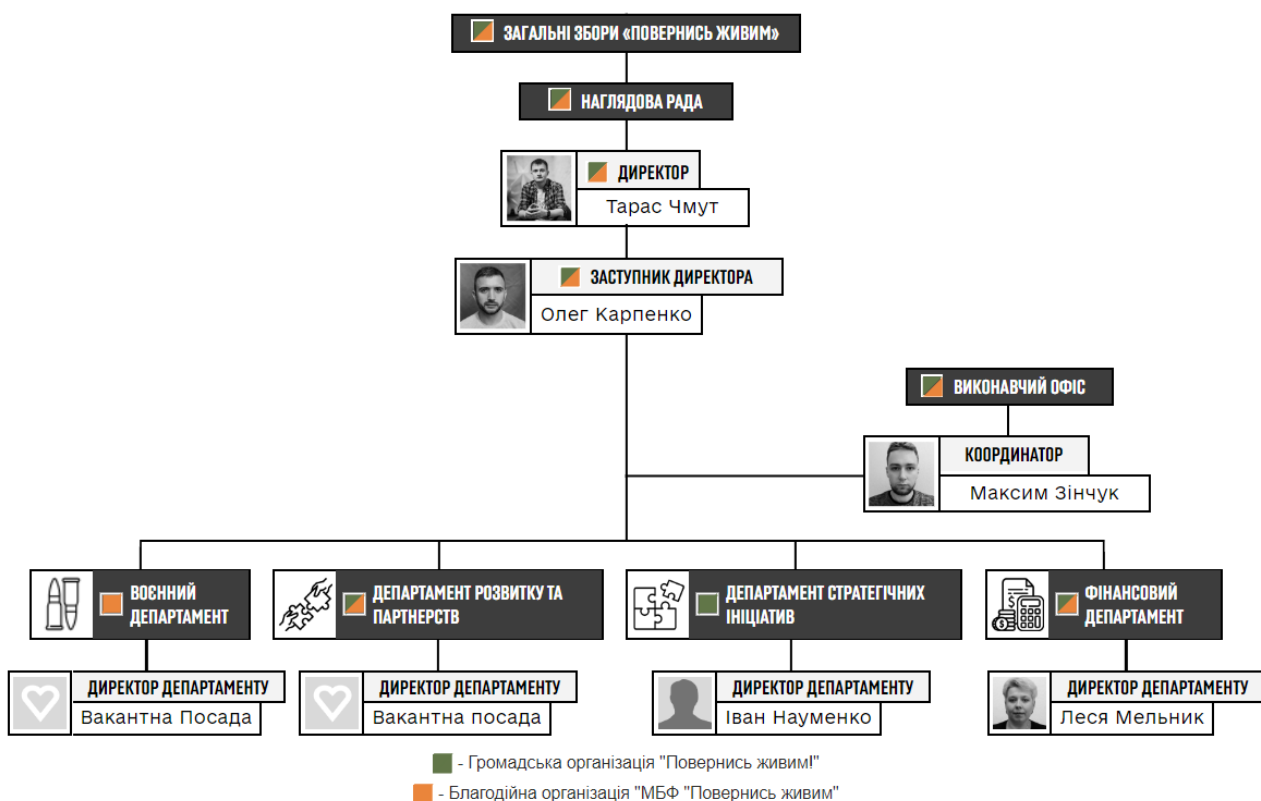


Рисунок 2.8 – Організаційна структура ВО «Повернись Живим» [46]

З 2014 року фонд оперативно реагує на потреби ЗСУ, які не може закрити держава. Ми передаємо техніку та обладнання з відповідними документами безпосередньо у військові частини, які ставлять отримане обладнання на баланс. У 2022 році пріоритетною допомогою стало технологічно складне військове обладнання: тепловізори, прилади нічного бачення, квадрокоптери, автомобілі, приціли, радіостанції, планшети для артилеристів, інженерне майно. Наша сталість та системність формують в армії розуміння, що вони можуть звертатися за допомогою до фонду 24/7 (рис. 2.9).

На початку 2022 року безпілотні авіаційні комплекси Bayraktar TB2 стали одними з головних «технологічних» героїв інформаційного простору України. А вже влітку 2022 року ВО «Повернись Живим» стали першими в Україні, хто передав подібний комплекс для потреб армії. На додаток, з цим проектом

«Повернись живим» став першим у світі благодійним фондом, який самостійно закупив ударний БпЛА оперативно-тактичного рівня.

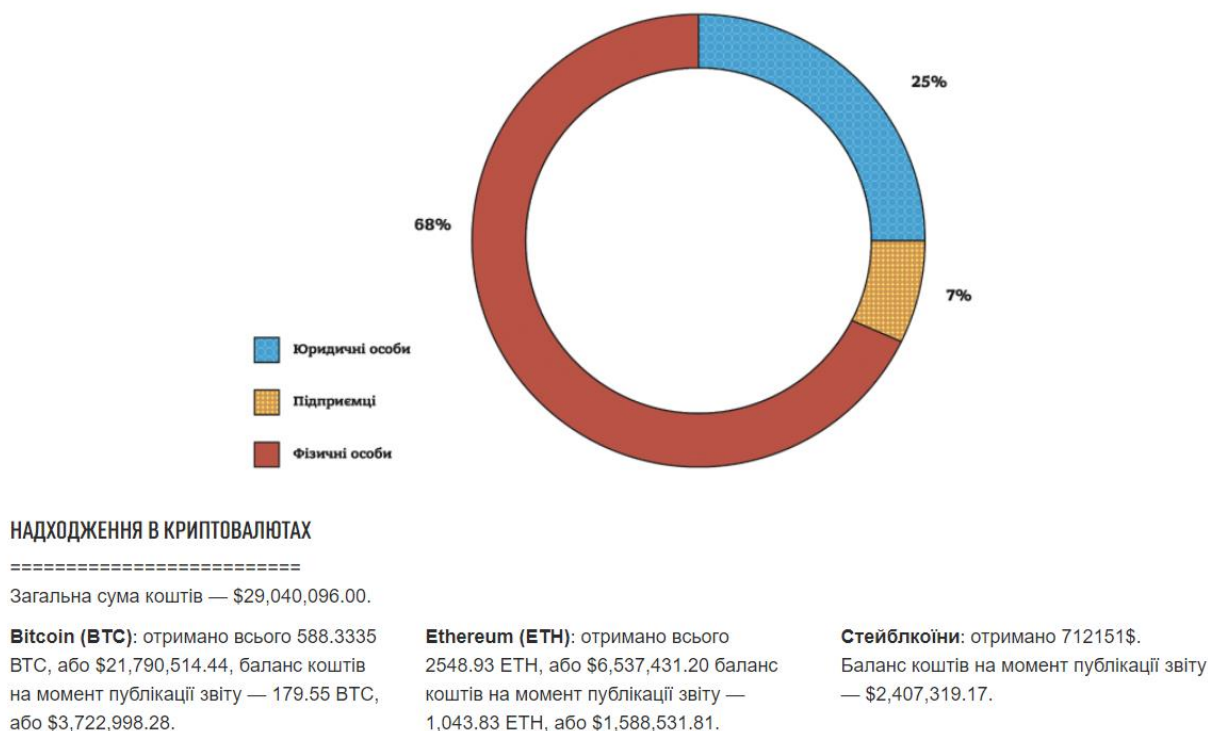


Рисунок 2.9 – Розподіл благодійних внесків у 2022 році, що отримала ВО «Повернись живим» [46]

Партнери «Повернись Живим». «Повернись живим» - фонд компетентної допомоги армії. Роки плідної роботи дозволили швидко та якісно масштабувати допомогу, без якої Збройним силам України вкрай важко протистояти російській агресії. ВО «Повернись Живим» аналізують, прогнозують та реалізують саме ті проекти, які рятують життя наших військових, знищуючи максимально можливу кількість ворога. Основні партнери представлені на рис. 2.10.

Зовнішнє середовище має ряд важливих аспектів. Перш за все, політична стабільність в країні є ключовим фактором, який впливає на можливість залучення фінансування та взаємодії з державними органами. Економічний фактор також не менш важливий: інфляція та коливання валютних курсів можуть серйозно позначитися на вартості закупівель.



Рисунок 2.10 – Основні партнери ВО «Повернись живим» [46]

Комплексний аналіз зовнішнього та внутрішнього середовища підприємства.

Соціокультурний аспект включає в себе демографічну структуру населення, їхню готовність допомагати військовим, а також загальну культуру благодійності в суспільстві. Технологічне середовище включає в себе доступність сучасних технологій для оптимізації внутрішніх процесів організації, зокрема системи управління базами даних, онлайн-платформи для збору коштів і так далі.

Внутрішнє середовище теж має свої особливості. Організаційна культура формується на основі місії та цінностей компанії, що сприяє залученню та утриманню талановитих працівників. Фінансовий стан організації є досить

стабільним, але відбувається постійний пошук додаткових джерел фінансування. Технічна інфраструктура, на жаль, залишає бажати кращого, зокрема в частині IT-рішень.

Дослідження сильних та слабких сторін організації.

Сильні сторони організації включають в себе унікальний бренд, високий рівень лояльності клієнтів, а також здатність привертати увагу медіа. Це дозволяє компанії ефективно залучати фінансування та реалізовувати свої проекти. Слабкі сторони полягають у високій залежності від зовнішніх постачальників, недостатньому маркетингу, а також у невеликій диверсифікації джерел фінансування.

Оцінка стану підсистем, які визначають загальну конкурентну позицію підприємства на ринку. Система маркетингу та продажу в "Повернись Живим" є досить ефективною, але має деякі прогалини в онлайн-продвиженні. Виробнича частина, а саме логістика та постачання, функціонує на високому рівні, завдяки добре налагодженим ланцюгам поставок. Фінансова стабільність компанії є на досить високому рівні, але потребує додаткових інвестицій для реалізації стратегічних проектів.

Аналіз поточних витрат господарської діяльності.

Витрати на робочу силу, управління, маркетинг та збут складають значущу частину загальних витрат. Окремою проблемою є висока вартість закупівель обладнання, яке часто покупається за кордоном і вимагає великих витрат на логістику. Крім того, значуща частина бюджету іде на адміністративні витрати, включаючи управління проектами та взаємодію з партнерами. Розподіл витрат по напрямках і проектах волонтерської організації «Повернись живим» за 01.01.2023 – 17.12.2.2023 представимо на рис. 2.11.

Для ВО «Повернись Живим» ключовими є два види середовищ: зовнішнє і внутрішнє. Зовнішнє середовище включає в себе всі фактори, що знаходяться поза контролем організації, але можуть впливати на її діяльність. Внутрішнє середовище, в свою чергу, формується з усіх аспектів, які можна контролювати безпосередньо. Важливо розуміти, як ці середовища взаємодіють одне з одним,

оскільки це може мати значущий вплив на загальну конкурентну позицію підприємства на ринку.

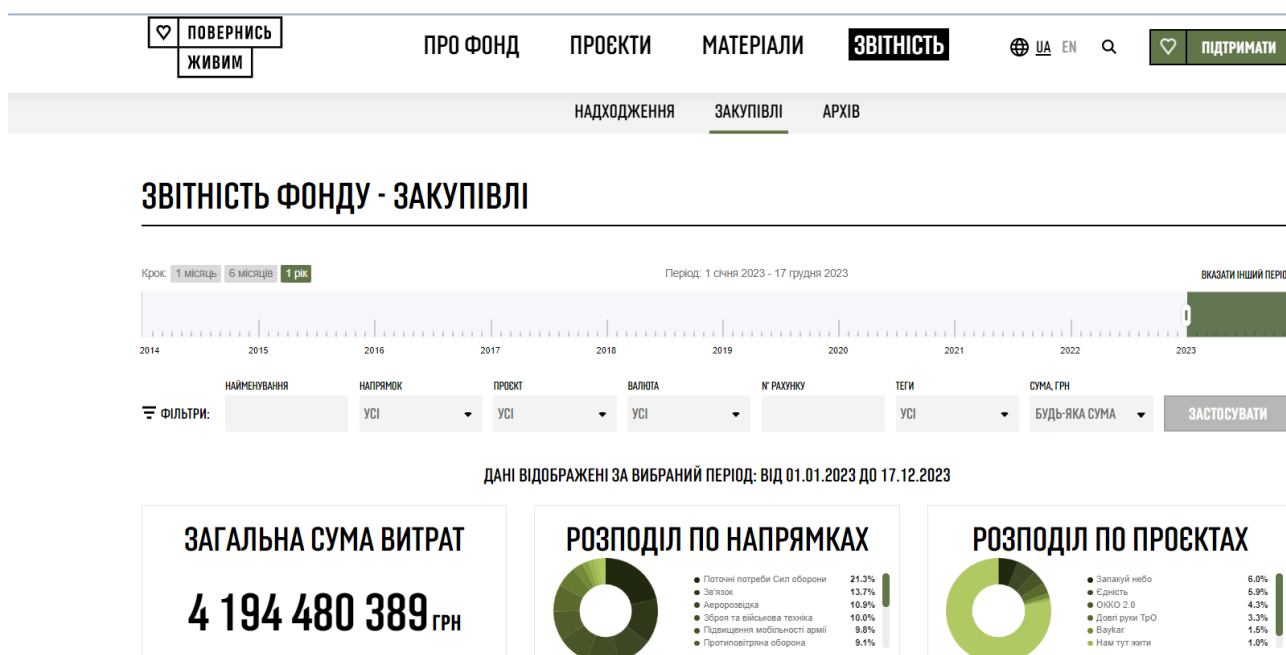


Рисунок 2.11 – Розподіл витрат по напрямках і проектах волонтерської організації «Повернись живим» за 01.01.2023 – 17.12.2023 [46]

Діаграми частки розподілу витрат у 2023 році зобразимо на рис. 2.12.

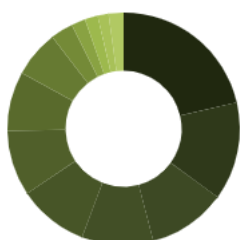
В контексті зовнішнього середовища, основна увага зосереджена на політичних, економічних, соціокультурних і технологічних факторах. Політична стабільність країни може суттєво вплинути на стабільність донорських вкладень, на відносини з державними структурами, а також на рівень підтримки від суспільства. Економічний стан впливає на можливість закупівлі необхідного обладнання і матеріалів, на зарплати працівників і т.д. Соціокультурні фактори можуть включати готовність суспільства до благодійності, ставлення до військових і так далі. Технологічні фактори стосуються доступності новітніх технологій для ефективного управління та взаємодії з донорами та партнерами.

Внутрішнє середовище складається із ряду факторів, зокрема організаційної культури, фінансового здоров'я, та технічної інфраструктури. Організаційна культура може значущо вплинути на моральний стан команди та

на її продуктивність. Важливо пам'ятати, що мотивація та задоволеність працівників напряму корелюють з ефективністю організації як цілого.

4 194 480 389 ГРН

РОЗПОДІЛ ПО НАПРЯМКАХ



● Поточні потреби Сил оборони	21.3%
● Зв'язок	13.7%
● Аеророзвідка	10.9%
● Зброя та військова техніка	10.0%
● Підвищення мобільності армії	9.8%
● Протиповітряна оборона	9.1%

РОЗПОДІЛ ПО ПРОЄКТАХ



● Запакуй небо	6.0%
● Єдність	5.9%
● ОККО 2.0	4.3%
● Довгі руки ТрО	3.3%
● Ваукар	1.5%
● Нам тут жити	1.0%

Рисунок 2.12 – Діаграми частки розподілу витрат у 2023 році [46]

Часто підприємства мають сильні та слабкі сторони, які визначають їхню конкурентоспроможність. Сильними сторонами "Повернись Живим" можна вважати високий рівень лояльності клієнтів та унікальний бренд. Однак організація має і слабкі місця, наприклад, високу залежність від донорських вкладень та недостатню диверсифікацію джерел фінансування.

В рамках оцінки конкурентної позиції важливо розглядати підсистеми, такі як маркетинг, фінанси, управління та операції. Зокрема, управління, маркетинг та збут складають значущу частину загальних витрат. Окремою проблемою є

висока вартість закупівель обладнання, яке часто покупаються за кордоном і вимагає великих витрат на логістику. Крім того, значуща частина бюджету іде на адміністративні витрати, включаючи управління проектами та взаємодію з партнерами.

Тому для подальшого розвитку "Повернись Живим" необхідно серйозно підійти до оптимізації внутрішніх процесів, зокрема у частині маркетингу та фінансового менеджменту. Загалом, організація має великий потенціал для росту, але це потенціал може бути реалізований лише через детальний аналіз та стратегічне планування.

Якщо говорити про аналіз виробничих показників організації "Повернись Живим", то сюди можна включити ефективність використання ресурсів, виходячи з умовних одиниць виробничої діяльності. При цьому важливо звернути увагу на обсяги виробництва, рівень відходів, кількість використовуваних ресурсів та терміни виконання робіт. Не менш важливим є аналіз взаємодії з постачальниками, якість обслуговування клієнтів та швидкість реакції на зміни на ринку.

Підводячи підсумки, можна зазначити, що волонтерська діяльність «Повернись. Живим» є запорукою успішного функціонування суспільства, а також однією з найголовніших складових громадянського суспільства. Під час кризових подій в Україні ВО «Повернись Живим» значно вплинула на перебіг подій, відбулась організована підтримка і допомога армії, переселенцям та усім, хто зазнав негативного впливу від війни.

2.3 Аналіз логістичного забезпечення перевезення гуманітарних вантажів в Україну

Військова агресія Російської Федерації проти України спричинила в ряді регіонів нашої країни важку гуманітарну кризу. Військовий наступ спричинив

масове переміщення населення як всередині країни, так і за її межі. В той же час наразі має місце потужна підтримка з боку країн Європейського Союзу у вигляді постачання широкої номенклатури товарів першої необхідності, що потребує сучасного логістичного забезпечення та максимально швидкого просування до постраждалих районів.

Не дивлячись на наявність розвинутої портової інфраструктури, її використання наразі не є доступним, оскільки має місце повна блокада морських шляхів з боку держави-агресора. В цих умовах найбільш привабливим варіантом виглядає розвиток альтернативного шляху постачань в Україну – через західні кордони, з використанням усіх доступних видів транспорту.

Як зазначалось в попередньому розділі кваліфікаційної роботи, гуманітарна логістика є сектором логістики, що спеціалізується на організації доставки та складування витратних матеріалів під час стихійних лих або складних надзвичайних ситуацій в постраждалі райони і до постраждалих людей. Незважаючи на те, що логістика в основному використовується в комерційних ланцюгах постачань, вона є одним з найбільш важливих інструментів в операціях по ліквідації наслідків як стихійних лих, так і військових дій. Тип і кількість ресурсів, спосіб закупівлі, транспортування і зберігання витратних матеріалів інструменти відстеження і засоби транспортування до постраждалого району, спеціалізація команд, що беруть участь в операції і план спів-праці між цими командами тощо – все це важливі питання, які безпосередньо пов'язані з гуманітарною логістикою.

Основні відмінності гуманітарної логістики від класичної полягають в наступному:

- гуманітарна логістика функціонує в умовах криз, які часто майже неможливо передбачити (особливо при веденні бойових дій з рухливою лінією фронту та непередбачуваним напрямком руху військових сил);
- необхідність швидкого реагування на кризову ситуацію для запобігання поглибленню та посиленню її наслідків (розповсюдженні інфекцій цій, забруднення навколишнього середовища);

- непередбачуваний попит на великі обсяги та широкий діапазон продуктів та послуг;
- невизначеність обсягу та брак матеріальних ресурсів на початку реагування;
- невизначеність стану інфраструктури на початку реагування;
- непередбачуване робоче середовище.

Слід зазначити, що українські гуманітарні, волонтерські та військові організації вже мають значний досвід організації та проведення гуманітарних операцій, а також організації гуманітарних хабів, які показали високу ефективність взаємодії між військовими та цивільними адміністраціями.

Слід зазначити, що при здійсненні гуманітарних акцій під час військових дій, військові є активною стороною, за сприяння якої здійснюються ефективні операції з гуманітарної логістики. Починаючи з 2014 року, в Україні була проведена велика кількість гуманітарних операцій спільно військовими та громадянськими адміністраціями, що дало можливість забезпечити відносно нормальне життя більш ніж 5,2 мільйонам населення постраждалих регіонів Східної України.

Станом на квітень 2022 року вздовж північних, східних та південних кордонів України велись активні бойові дії, що були зосереджені на декількох основних напрямках (рис. 2.13):

- на півночі – місто Київ та прилеглі регіони;
- на сході – міста Суми, Харків та вздовж всієї лінії розмежування у Донецькій та Луганській областях, особливо район Маріуполя;
- на півдні – міста Херсон та Миколаїв.

Саме ці регіони наразі є такими, що найбільш потерпають від гуманітарної кризи, отже саме їх доцільно розглядати в якості пунктів першочергового постачання гуманітарних вантажів. В той же час на основі даних, доступних у відкритих джерелах, підраховано, що щонайменше 1 мільйон осіб були нещодавно переміщені всередині України.

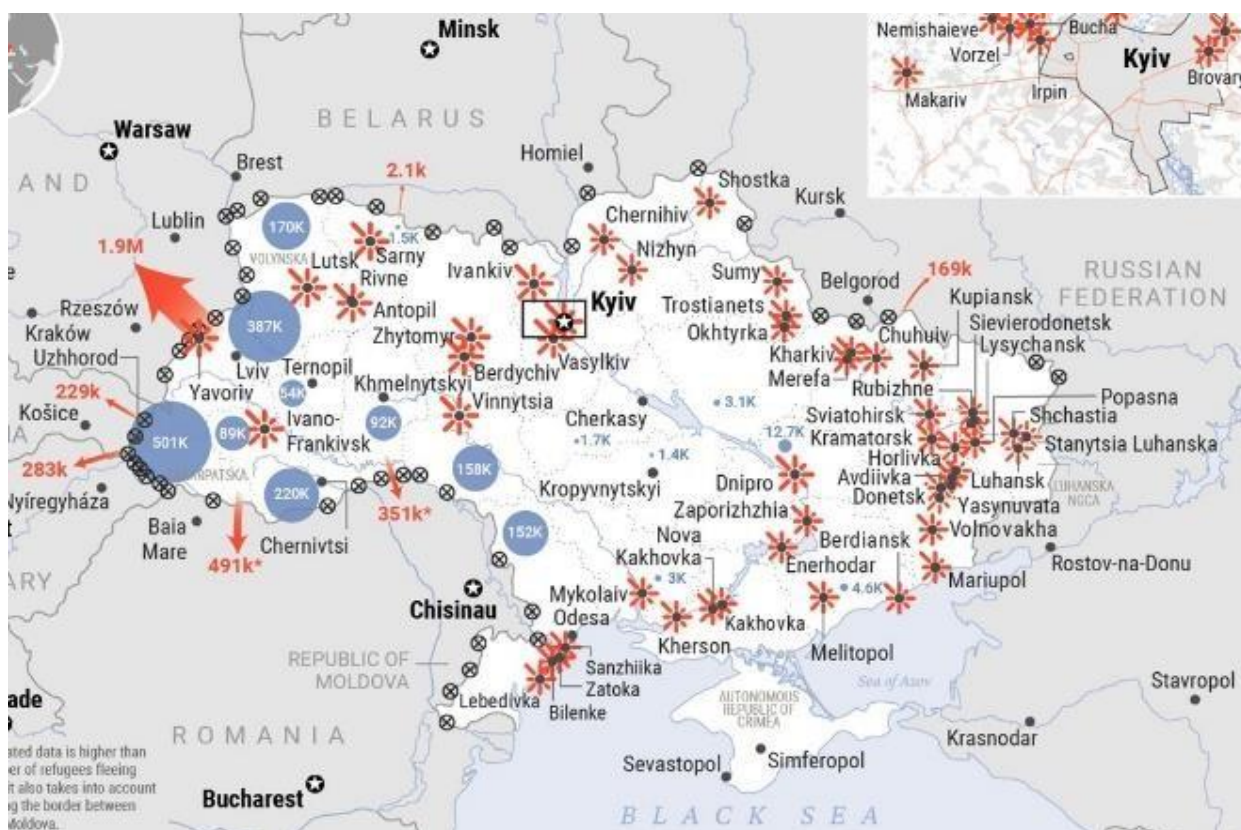


Рисунок 2.13 – Регіони, постраждали в результаті військової агресії рф [46]

За різними оцінками, 12 мільйонів людей, які живуть у постраждалих районах, не бажать чи не можуть залишити територію через військові дії, підвищені ризики для безпеки, руйнування мостів і доріг, а також через відсутність ресурсів чи інформації про безпечні локації та житло. Очікується, що протягом наступних кількох місяців понад 6,7 млн осіб можуть стати внутрішньо переміщеними особами. Наразі основними пунктами концентрації внутрішньо переміщених осіб є регіони Західної та, частково, Центральної України, що також необхідно враховувати при плануванні розподілу гуманітарної допомоги.

Окремим пунктом слід виділити постачання в Україну паливно-мастильних матеріалів, що є критично важливим як для гуманітарної та військової сфери, так і для забезпечення потреб сільського господарства, пересічних громадян тощо.

Систематичні ракетні обстріли критичної інфраструктури всередині країни, зокрема такої як Кременчуцький нафтопереробний завод та нафтобази більшості великих міст України, вивели це питання у розряд найбільш важливих та актуальних. Наразі постачання паливно-мастильних вантажів здійснюється здебільшого через Польсько-Український кордон автотранспортом без перевантаження на прикордонних ділянках із безпосереднім розвезенням до місць призначення. Відсутність опорної бази із зберігання не дає можливості створити оперативні запаси та в кінцевому результаті призводить до значного здорожчання логістики та виникнення хронічного дефіциту палива в регіонах України. Крім того, обмежена пропускна здатність прикордонних пунктів також не сприяють виправленню ситуації. Навіть за наявності закупленого пального, його постачання в Україну є складною та вартісною задачею.

Додатково ускладнює роботу з обробки вантажопотоку масове переміщення великих обсягів товарних запасів з східних та центральних регіонів до Західної України. Великі логістичні компанії, перш за все з Києва та Київської області перекинули більшість своїх запасів до західних кордонів, побоюючись втрат через можливі атаки на складські площі.

Далі проаналізуємо розташування основних гуманітарних хабів на території країн ЄС, що в табл. 2.1.

Наразі ситуація з логістичним забезпеченням транспортування гуманітарної допомоги, що у перші дні війни мала дещо стихійний характер, у травні-червні 2022 року починає набувати організованого характеру. Схема виглядає наступним чином – гуманітарна допомога з більшості країн Європейського Союзу концентрується на східних кордонах, здебільшого в Польщі (Пшемисль, Хелм), та у значно менших обсягах у Румунії (Галац), що зазначено в табл. 2.1.

Такий дисбаланс викликаний перш за все конфігурацією лінії фронту та наявністю доступних шляхів сполучення, що наразі значно ускладнює постачання гуманітарної допомоги з боку Румунії далі меж Одеської та Миколаївської областей (рис. 2.14).

Таблиця 2.1 - Розташування основних гуманітарних хабів на території країн ЄС

Країна	Адреса	Тип хабу	Тип складу
Польща	Przemysl, INGLOT, Lwowska, 154 37-700	Для волонтерів, Палети +насіпом	Палети + насіпом
Польща	GREINPLAST Warehouse Stefana Batoregostr. 22A	Гуманітарний	Авто
Польща	HELP UKRAINE, Mełgiewska 29 hala B /Rama T3, 20-234 Lublin, Polska	Гуманітарний	Вантажівки
Румунія	5R63+3JP Тульча, Румунія 45°09'36.8"N 28°48'14.7"E Tulcea, strada Viticulturii	Гуманітарний	Авто
Румунія	47°57'17.1"N 26°04'39.6"E Siret	Гуманітарний/Військовий	Вантажівки
Румунія	Romania, judetul Tulcea, mun.Issaccea, str.Avram Iancu 46	Гуманітарний	Вантажівки
Словаччина	Eisnerova 64, 84107, Devinska Nova VesObchodne centrum "Glavica" Bratislava	Гуманітарний	Вантажівки
Словаччина	AURORA BOREALIS LLC Kupelska 99, 07301, Sobrance	Гуманітарний	Авто
Швеція	Sveavägen 160, Stockholm	Гуманітарний	Вантажівки
Швеція	Solögat Chamania (charity fund) Alfred Nobels allé 7, 141 52 Huddinge	Гуманітарний	Вантажні автобуси

Джерело: розроблено автором

Враховуючи постійну можливість висадки російського морського десанту в районі Одеси та Чорноморська, а також продовження активних бойових дій в районі міста Миколаїв з можливим просуванням військ РФ на північ, в бік Кривого Рогу, розвиток південного гуманітарного напрямку з Румунії виглядає менш перспективним, ніж напрямки з території Польщі.

Наразі українські перевізники, які продовжили працювати під час війни, швидко переорієнтувалися на доставку найнеобхіднішого – гуманітарних вантажів. Наприклад, лише за місяць війни тільки однією компанією ZAMMLER було здійснено понад 120 гуманітарних рейсів, враховуючи внутрішні та міжнародні; при цьому транспортувалось продовольство, ліки, одяг, засоби

гігієни, амуніція та товари для військових – здебільшого із заходу України до Києва, та з Польщі і Нідерландів — до Львова. Вже на цьому прикладі можна побачити, що кінцевим пунктом гуманітарних поставок та найбільшим гуманітарним логістичним регіоном є західні регіони України, до яких йдуть основні поставки, та звідки вони розповсюджуються далі по території України.



Рисунок 2.14 – Мапа бойових дій на 28.06.2022 [46]

Наразі основним видом транспорту, що забезпечує переміщення гуманітарних вантажів залишається автомобільний, оскільки поставки до кордону виконуються обмеженими партіями з різних країн. Після перетину кордону партії вантажів розподіляються по областях та напрямках, відповідно до потреб. Розподіл обсягів гуманітарних вантажів та виду транспорту, яким вони перевозяться, демонструють діаграми, наведені на рис. 2.15.

На рис. 2.15 жовтим кольором позначені обсяги перевезення автомобільним транспортом, а синім – залізничним транспортом.

Щодобові обсяги перевезень гуманітарних вантажів автомобільним та залізничним транспортом наведені на рис. 2.16.

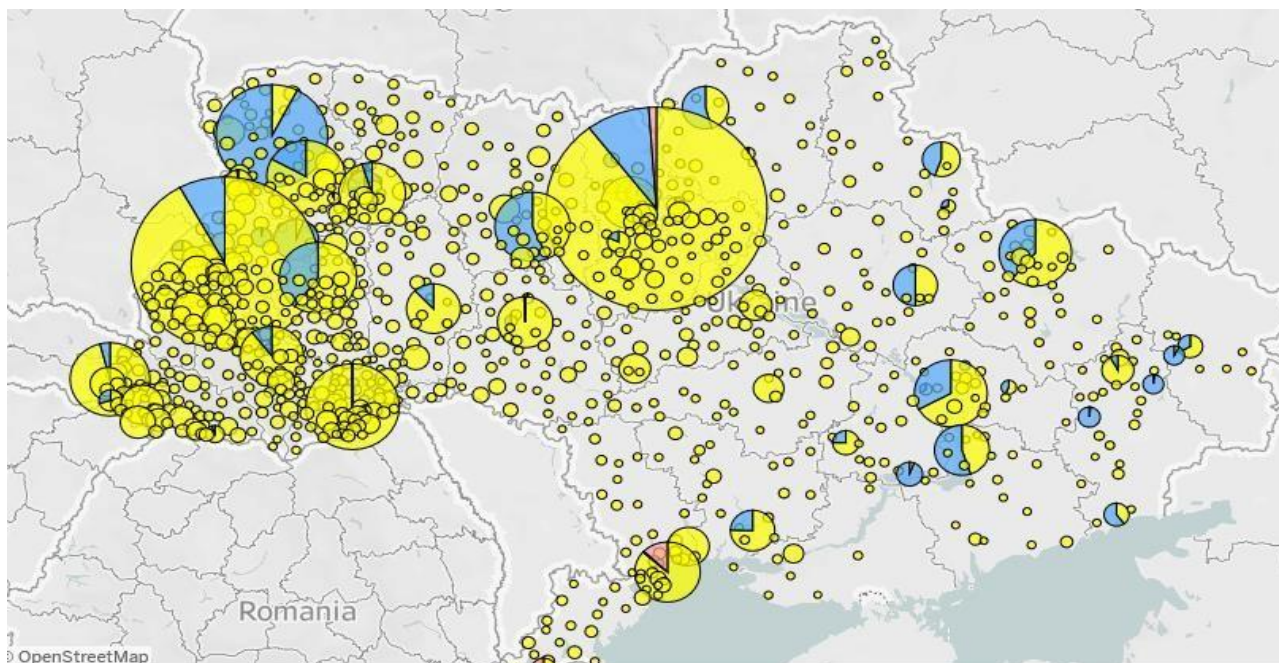


Рисунок 2.15 - Розподіл обсягів переробки гуманітарної допомоги [46]



Рисунок 2.16 - Розподіл обсягів перевезення гуманітарної допомоги по видах транспорту [46]

За 2022 рік Україна отримала мільярди доларів та сотні тисяч тонн гуманітарної допомоги, які були доставлені кінцевим споживачам волонтерськими організаціями, рис. 2.17.

Наразі в Україні створено 31 обласний хаб гуманітарної допомоги, лідерами за кількістю є Запорізька область – 5 хабів, а також Київська та Івано-Франківська – по 2 хаби. Решта областей мають по 1 хабу.

Поточна ситуація з розподілом гуманітарних вантажів базується здебільшого на пунктах переробки, що виникли стихійно, та має ряд недоліків, зокрема одним з наслідків такої схеми транспортного забезпечення є те, що

вантаж в країну поступає фактично у тому вигляді, у якому він був зібраний у країні походження. Внаслідок цього виникає потреба у додатковому сортуванні вантажу вже на місці призначення та частковому відправленні товарів, у яких на місці не має потреби, далі, або у зворотному напрямку. Також у деяких випадках виникає необхідність митного оформлення вантажів (хоча й у спрощеному форматі) на кордоні з Україною, що також викликає затримки та ускладнює процедуру постачання.

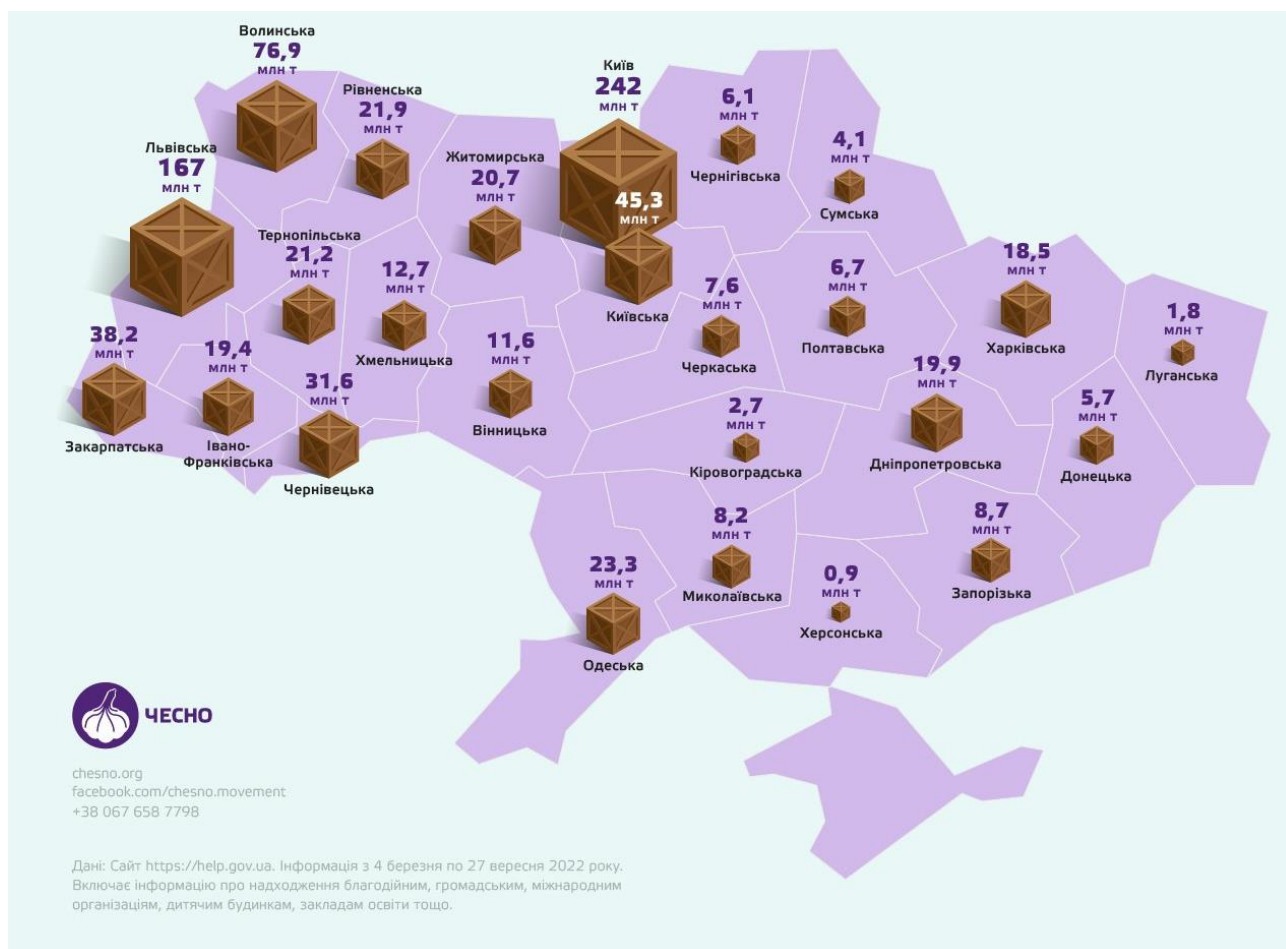


Рисунок 2.17 – Гуманітарна допомога, отримана кінцевими споживачами у 2022 році, сотні тис. тон [46]

Для ліквідації зазначених недоліків та усунення перепон на шляху просування гуманітарної допомоги пропонується змінити існуючі транспортні схеми постачання.

В якості альтернативи існуючій та, в певній мірі, стихійно сформованій мережі регіональних гуманітарних хабів пропонується поступова концентрація логістичних вантажопотоків у мережі гуманітарних хабів із потенційним широким залученням залізничного транспорту до перевезення гуманітарних вантажів по території України.

Авторами пропонується наступний варіант обробки та просування гуманітарних вантажів:

1. Просування гуманітарних вантажів здійснюється шляхом організації ешелонованої системи логістичних хабів; при цьому пропонується створення трьох таких ешелонів:

– стратегічні гуманітарні логістичні хаби біля західних кордонів України – Ужгород (Словаччина), Чоп (Угорщина), Львів (Польща), Вадул-Сірет (Румунія) та на південному напрямку – Ізмаїл (Румунія) з метою загальної концентрації інформації та первинного розподілу вантажів;

– хаби тактичного призначення в західних та центральних регіонах України (Одеса, Кривий Ріг, Дніпро, Київ, Вінниця), з метою конкретизації замовлень та детального розподілу вантажів;

– хаби оперативного призначення (Суми, Чернігів, Харків, Миколаїв, Полтава) – безпосередньо в місцях розподілу та споживання гуманітарної допомоги.

У стратегічних гуманітарних логістичних хабах, що розташовані біля західного кордону, концентрується оперативна інформація щодо потреб хабів тактичного призначення та виконується формування великих партій замовлень, які доставляються з боку західного кордону вантажівками або залізничним транспортом, та після переробки відправляються до хабів стратегічного призначення з використанням залізничного транспорту.

1. У тактичних гуманітарних логістичних хабах концентрується інформація щодо потреб хабів оперативного призначення, розформовуються великі партії, що були доставлені залізничним транспортом, та відбувається формування замовлень. Сформовані замовлення перевозяться до хабів

оперативного призначення за допомогою як залізничного (на напрямках, де це можливо), так і автомобільного транспорту.

2. В хабах оперативного призначення відбувається розукомплектування раніше сформованих партій та видача гуманітарних вантажів без-посередньо мешканцям постраждалих регіонів та перевезення штучних товарів до важкодоступних та віддалених регіонів.

В окремих випадках, там де є географічна можливість, для перевезення гуманітарних вантажів та організації постачання доцільно використати річковий транспорт, який, не зважаючи на низький рівень обсягів перевезень, залишається ефективним методом переміщення як поодиноких вантажів, так і великих їх партій.

Україна має розгалужену мережу річкових портів, в яких є можливість організувати ефективну переробку вантажопотоків, зокрема, перевантаження з залізничного та автомобільного транспорту. При цьому слід зазначити, що інфраструктура річкових портів України майже не постраждала внаслідок повітряних ударів ворога, а самі річкові шляхи неможливо знищити на відстані. Ризик враження окремих транспортних засобів на річкових шляхах також є мінімальним.

При організації хабів та інформаційного об-міну слід також враховувати, що розподіл постраждалих осіб по території України є нерівномірним. Отже, потреба у гуманітарній допомозі буде виникати не лише у регіонах розташування оперативних хабів, а й біля тактичних та стратегічних, тобто матиме місце потреба, що генерується тимчасово переміщеними особами.

Найбільш раціональним рішенням, на думку авторів, в цьому випадку є формування хабів на базі вже існуючих прикордонних складських термінальних комплексів та термінальних компаній, які значно зменшили обсяги переробки або взагалі втратили обсяги починаючи з 2014 року чи раніше. Такі комплекси зручні для оперативного використання, оскільки мають необхідні потужності та досвід роботи із широкою номенклатурою вантажів. Дотепер найбільш розвинутим сегментом перевалки на західному кордоні залишаються

контейнерні вантажів, для обробки яких розбудована досить потужна інфраструктура, як наведена у табл. 2.2.

Враховуючи змішаний характер видів транспорту, що забезпечують перевезення гуманітарних вантажів, найбільш привабливими місцями для розташування логістичних хабів є існуючі транспортно-складські комплекси та логістичні центри. Так, в опорних районних центрах пропонується використовувати для цього інфраструктуру державного Центру Транспортного Сервісу «Ліски», які мають доступ як до залізничного, так і автомобільного транспорту.

Таблиця 2.2 – Характеристика гуманітарних контейнерних терміналів на кордоні Україна - ЄС

Термінал	Країна	Місто	Потужність, тис. TEU/рік
Euroterminal	Польща	Славкув	280
Centrum Logistyczne	Польща	Медика, Журавиця	44
Haniska	Словаччина	Ганиска	100
Kosice	Словаччина	Кошице	700
TKD	Словаччина	Добра	180
Zahony-Port	Угорщина	Захонь	130
Мостиска-2	Україна	Мостиська	50
Ліски	Україна	Чоп	30
Закарпатинтерпорт	Україна	Чоп	20
ПАКОБО	Україна	Чоп	10
Карпати	Україна	Батьово	10

Джерело: розроблено автором

Зважаючи на перспективи довгострокової зміни напрямків гуманітарних вантажопотоків, для розвитку мережі відповідних хабів доцільно залучити державну підтримку у вигляді довгострокових інвестицій, а також фахівців

відповідної кваліфікації, для проведення поглибленого дослідження обсягів та напрямків вантажопотоків. Паралельно необхідно впроваджувати дієвий електронний реєстр товарів та обладнання військового часу, щоб запобігти крадіжкам та «притриманню» певних товарів, що наразі має місце у ряді регіонів країни. Ця ж система має відповідати за отримання та оперативне формування замовлень відповідно до потреб регіонів.

Невизначена ситуація, яка наразі склалася в роботі морських портів, спонукає державу до пошуку альтернативних шляхів експорту-імпорту сировини та готової продукції. Для вирішення цього питання також доцільно розвивати мережу транспортних хабів біля західного кордону. Існуюча технологія перевезення вантажів у напрямку країн Європейського Союзу передбачає здебільшого перевантаження або зміну візків вагонів. Обидва ці способи мають достатньо обмежені потужності – так, потужності з заміни візків по всіх напрямках не налічують навіть 200 операцій на добу (табл. 2.3).

Враховуючи потенційні обсяги перевезень вантажів, цього вкрай недостатньо. Наразі станом на березень 2023 року середньодобова потреба у перевезеннях в напрямку ЄС сягає 8000 вагонів на добу, отже, необхідно терміново вирішити питання щодо розвитку як існуючої системи з заміни візків, так і створення додаткової перевантажувальної інфраструктури.

При формуванні мережі перевантажувальних терміналів необхідно враховувати як номенклатуру експорту-імпорту з розподілом по країнам, так і вже наявні на потенційних пунктах розміщення хабів потужності, для можливості визначення подальшої раціональної спеціалізації при- кордонних хабів.

Аналіз обсягів та напрямків імпорту-експорту України і прилеглих держав дозволив визначити наступну орієнтовну специфікацію транспортних хабів:

- для обслуговування напрямку на Румунію доцільно розміщувати хаби для переробки нафтопродуктів, продукції машинобудування та металургійної галузі, контейнерних вантажів. Зважаючи на потужну портову інфраструктуру, розташовану в акваторії Чорного моря, Румунія може

виступати в якості транзитера вироблених в Україні зернових та руди. Тому доцільно передбачити розбудову відповідних перевантажувальних комплексів;

- для обслуговування напрямку на Угорщину хаби з перевантаження контейнерних, тарно-пакувальних вантажів;

- для обслуговування напрямку на Словаччину – перевантаження нафти та нафтопродуктів, контейнерних та тарно-пакувальних вантажів, металопродукції;

- для обслуговування напрямку на Польщу – хаби з перевантаження всіх видів зернових, руди, металопродукції (для подальшого транзиту як до країн ЄС, так у напрямку портів Балтійського моря), контейнерів всіх типів, наливних вантажів, тарно-пакувальних вантажів.

Таблиця 2.3 – Інформація щодо спроможностей з перестановки вагонів з візків колії ширини 1520 мм на візки колії ширини 1435 мм

Прикордонний перехід	Станція перестановки	Добова спроможність перестановки, вагонів
Україна (УЗ) – Польща (ПКП Карго+ПКП ЛХС)		
Медика/Мостиська-II	Мостиська-II УЗ	18
Ягодин/Дорохуськ	Ковель УЗ	28
Ізов/Грубешів	Сендзишув ПКП ЛХС	15
Україна-Польща	Всього	61
Україна (УЗ) – Угорщина (МАВ)		
Чоп/Захонь	Есень УЗ	30
	Захонь МАВ	24
	Ясені МАВ	законсервовано
Чоп/Захонь	Всього	54
Батьово/ Еперешке	Еперешке МАВ	20
Україна-Угорщина	Всього	74
Україна (УЗ) – Румунія (ЧФР)		
Вадул-Сірет/Дорнешти	Вадул-Сірет УЗ	40
	Вікшани ЧФР	законсервовано
Дяково/Халмеу	Есень УЗ	30
Україна-Румунія	Всього	70
Україна (УЗ) – Словаччина (ЗССК Карго)		
Чоп/Чіерна над Тисоу	Есень УЗ	30
Ужгород/Матевце	Матевце ЗССК Карго	законсервовано
Україна-Словаччина	Всього	30
Всього по Україні		116
Всього по суміжних державах		59
Разом		175

Враховуючи, суттєві проблеми, що наразі виникли з експортом українського зерна, більше 95% якого раніше транспортувалось через морські порти, доцільно більш ширше використовувати мультимодальну технологію перевезення зернових вантажів.

В цілому найближчим часом слід очікувати значного зростання обсягів перевезень всіма видами транспорту (в першу чергу залізничним) у напрямку західних кордонів України, з подальшим перевезенням до країн Європейського Союзу. Ця тенденція буде зберігатися навіть після закінчення військової агресії РФ проти нашої країни, оскільки бізнес прагне диверсифікувати ризики, та вважатиме за доцільне мати альтернативні (окрім морських портів) шляхи постачань.

Висновки до розділу 2

Аналітична частина кваліфікаційної роботи присвячена аналізу волонтерського руху в Україні та логістичного забезпечення перевезення гуманітарних вантажів

Дослідження показало, що повномасштабна війна мобілізувала українців допомагати як ЗСУ, так й іншим бенефіціарам – наприклад, волонтерським організаціям та благодійним фондам. Аналіз соціального опитування показав, що більшість допомагає грошима, однак залучення до волонтерської діяльності також значно виросло. Українці значно довіряють волонтерським об'єднанням та благодійним фондам (довіра до останніх виросла порівняно з минулим роком). Вони не надто охоче перевіряють благодійні фонди, більше покладаючись на досвід друзів та знайомих. Більшість тих, хто долучилися до волонтерської чи благодійної діяльності, планують робити це і в майбутньому, деякі навіть більш інтенсивно, ніж під час війни. Отже, повномасштабна війна не лише спричинила

сплеск благодійності, але й може стати поштовхом для постійно вищого рівня благодійності та волонтерства у майбутньому.

Волонтери та благодійний фонди вирішують багато проблем швидше й ефективніше, ніж держава. Отже, важливо зберегти ці навички та структури й у мирний час – адже проблем під час відбудови буде не менше, ніж під час війни, а можливості держави їх вирішувати певний час залишатимуться обмеженими.

Об'єктом дослідження є волонтерська організація «Повернись Живим», діяльність якої також проаналізовано в даному розділі кваліфікаційної роботи. ВО «Повернись живим» діє з 2014 року. Основна мета — зробити Сили оборони ефективнішими, допомогти зберегти життя військових і системно протидіяти ворогові. Для цього організація, за рахунок благодійних внесків, закуповує обладнання, зокрема, тепловізійну оптику, квадрокоптери, автомобілі, системи спостереження та розвідки.

Соціальне значення волонтерської діяльності «Повернись Живим» показала, що це є запорукою успішного функціонування суспільства, а також однією з найголовніших складових громадянського суспільства. Під час кризових подій в Україні ВО «Повернись Живим» значно вплинула на перебіг подій, відбулась організована підтримка і допомога армії, переселенцям та усім, хто зазнав негативного впливу від війни.

У підсумку аналітичної частини кваліфікаційної роботи проведено аналіз логістичного забезпечення перевезення гуманітарних вантажів в Україну.

Затяжний характер військових дій та збільшення допомоги західних країн, як в гуманітарному, так і у військовому аспекті, тривале блокування морських портів, що унеможлиблює повноцінний експорт сільськогосподарської та промислової продукції, спонукатиме створення нових та розвиток існуючих логістичних хабів як гуманітарного, так і загального спрямування. Зважаючи на розташування лінії фронту, найбільш раціональним є розташування таких хабів на західних кордонах України.

Для зменшення витрат та скорочення часу на введення в дію таких хабів доцільно розташовувати їх на базі існуючих об'єктів – прикордонних

залізничних станцій, перевантажувальних комплексів, пунктів перестановки залізничних візків тощо. Крім того, необхідний розвиток термінальної мережі всередині країни в декілька ешелонів – стратегічного, тактичного та оперативного призначення. При створенні хабів двох нижніх рівнів обов'язкова наявність тісної координації між військовими та цивільними адміністраціями, що довело свою ефективність, починаючи з 2014 року.

Створені на західному кордоні хаби мають бути пристосовані для виконання як гуманітарної функції, так і для забезпечення експортно- імпорتنих перевезень сільськогосподарських та промислових вантажів. Навіть за умови часткового чи повного відновлення роботи морських портів, перевезення вантажів залізничним та автомобільним транспортом як у напрямку України, так і у зворотному – до країн Європейського Союзу залишиться актуальним. Таким чином, створення та розвиток мережі логістичних хабів є наразі актуальним та нагальним питанням для нашої країни. Реалізація ж таких масштабних інфраструктурних проектів неможлива без залучення значних інвестицій на засадах державно- приватного партнерства.

РОЗДІЛ 3

ПРОЕКТНІ ПРОПОЗИЦІЇ ЩОДО УПРАВЛІННЯ ВОЛОНТЕРСЬКОЮ ДОСТАВКОЮ ПРЕДМЕТІВ СПЕЦІАЛЬНОГО ПРИЗНАЧЕННЯ ДО КІНЦЕВОГО МІСЦЯ СПОЖИВАННЯ

3.1 Технологічні аспекти забезпечення контрейлерних перевезень під час доставки гуманітарних вантажів в Україну

Аналіз досвіду зарубіжних країн щодо організації контрейлерних перевезень гуманітарних вантажів показує, що найбільш доцільною та ефективною є технологія комбінованого перевезення регулярними поїздами.

Контрейлерним поїздом є сформований склад спеціалізованих вагонів-платформ (далі – контрейлерні платформи) для перевезення АЗ (автотранспортний засіб) та пасажирських вагонів (призначених для супроводжуючого персоналу), завантажених одним відправником на станції відправлення на адресу одного одержувача на одну або кілька станцій призначення без переробки в дорозі на сортувальних станціях.

Передбачається, що контрейлерні перевезення здійснюватимуться виключно за технологією регулярних маршрутних відправлень. При цьому регулярні контрейлерні поїзди не підлягають переробці на технічних станціях, які розташовані в дорозі. У дорозі здійснюється лише зміна поїзних локомотивів та локомотивних бригад відповідно до плечей їх роботи. Крім того, незалежно від ступеня завантаження, контрейлерний поїзд має фіксовану довжину, що дорівнює уніфікованій довжині вантажного поїзда, прийнятій на полігоні курсування. При завантаженні/розвантаженні контрейлерних поїздів на проміжних терміналах довжина поїзда також не змінюється.

В організаційному забезпеченні контрейлерних перевезень необхідно враховувати такі фактори: маршрут перевезення; розмежування відповідальності

за прийом, транспортування та збереження вантажу; встановлення порядку документообігу; тарифи. У організації контрейлерних перевезень можна назвати такі основні етапи (табл. 3.1). Принципова схема організації контрейлерних перевезень представлено на рис. 3.1.

Таблиця 3.1 - Основні етапи організації контрейлерного перевезення

Номер етапу	Коротка характеристика етапу
1	Відправлення автомобіля зі складу вантажовласника за заданим маршрутом
2	Слідування автомобіля своїм ходом автомобільною дорогою
3	Заїзд автомобіля до терміналу
4	Завантаження автомобіля на залізничну платформу за допомогою спеціальних пристроїв
5	Простій автомобіля у процесі чекання черги до завантаження на залізничний потяг
6	Відправлення залізничного потягу з терміналу
7	Слідування автомобіля залізницею
8	Прибуття потягу до терміналу
9	Вивантаження автомобіля із залізничної платформи за допомогою спеціальних пристроїв
10	Виїзд автомобіля з терміналу
11	Прибуття автомобіля на склад вантажовласника
12	Вивантаження вантажу з автомобіля
13	Повернення порожніх автомобілів
14	Заїзд на склад вантажовласника для дозавантаження

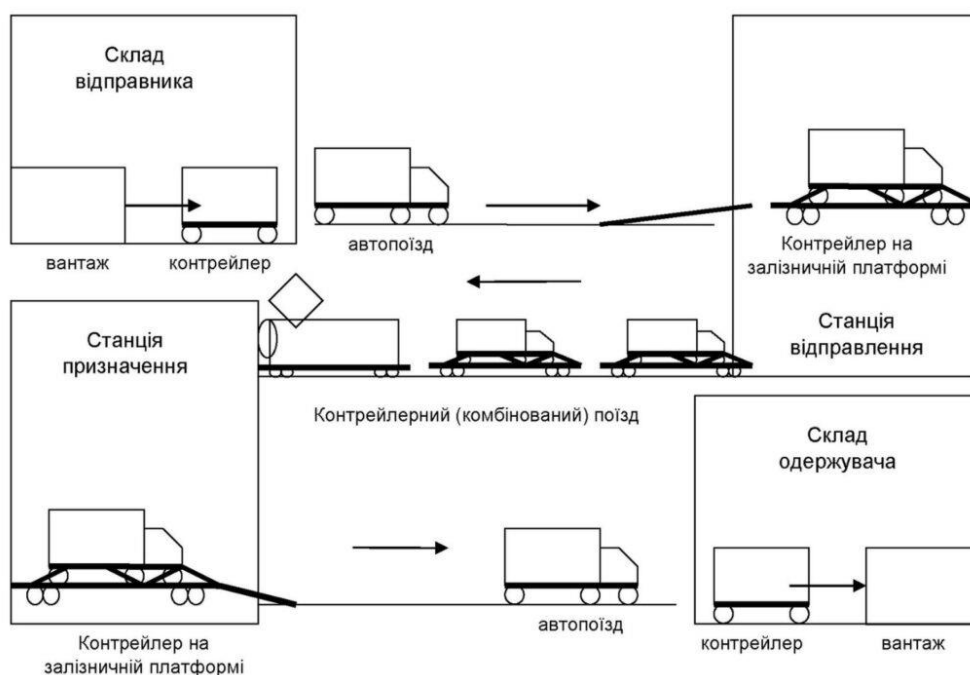


Рисунок 3.1 – Принципова схема контрейлерних перевезень

Організація руху автомобілів, що беруть участь у контрейлерних перевезеннях, може здійснюватися відповідно до прийнятих на автомобільному транспорті типів маршрутів-маятникових та кільцевих (рис. 3.2 та 3.3). При маятниковому маршруті автомобіль завантажується на складі відправника вантажу, проїжджає частину шляху своїм ходом, частина на залізничній платформі, вивантажується на складі вантажоодержувача і повертається в порожньому стані на склад відправника вантажу. При кільцевому маршруті шлях проходження автомобіля проходить через кілька пунктів навантаження і розвантаження, тим самим по можливості порожній пробіг замінюється навантаженням.

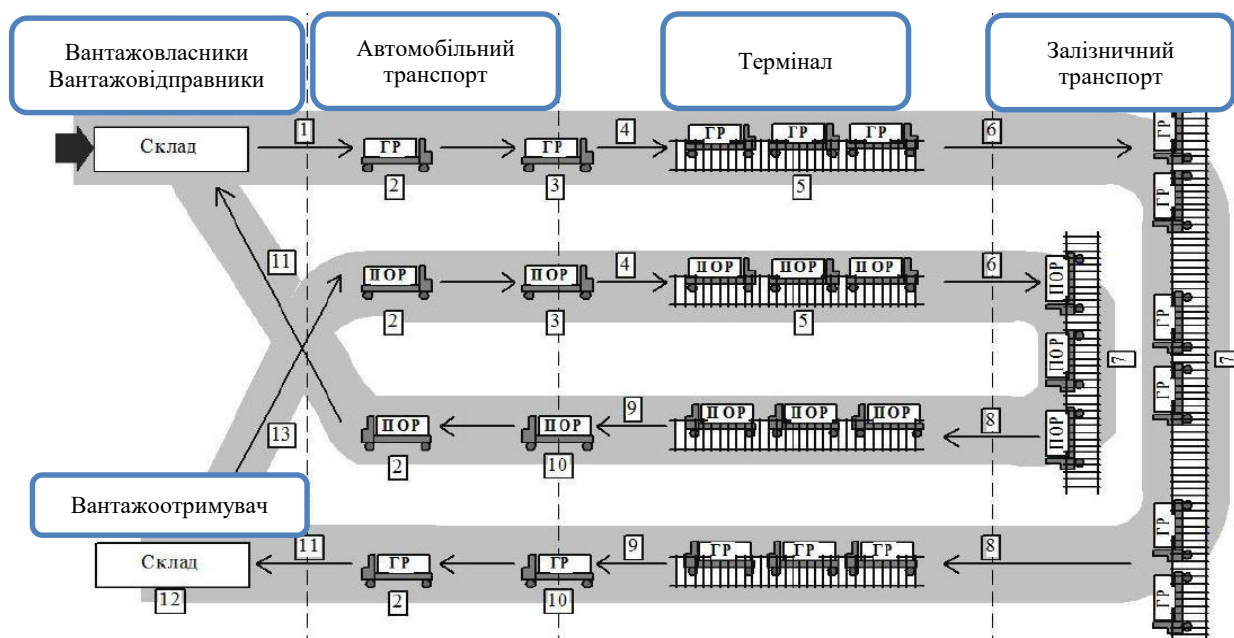


Рисунок 3.2 – Схема контрейлерних перевезень, організованих за принципом маятникового маршруту

Де - ПОР – порожній склад, ГР – завантажений ТЗ.

Вибір маршруту руху одна із основних етапів у створенні контрейлерної перевезення. Він безпосередньо впливає на її якість, а також на кінцеву вартість послуг, наданих транспортною компанією.

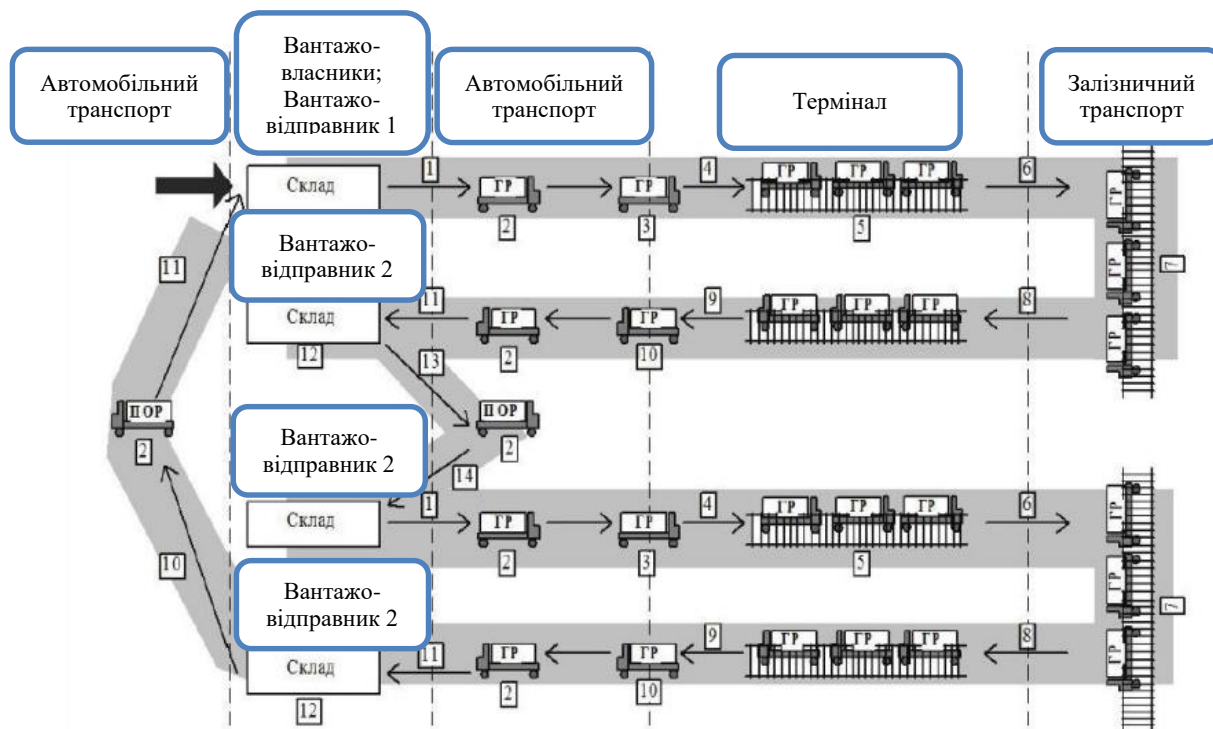


Рисунок 3.3 – Схема контрейлерних перевезень, організованих за принципом кільцевого маршруту

Як показує аналіз вітчизняного та зарубіжного досвіду організації контрейлерних перевезень доставки гуманітарних вантажів, найбільша ефективність досягається при здійсненні перевезень за маршрутами, що перевищують 1000 км, і насамперед у міжнародному сполученні.

В Україні основним державним оператором, який займається організацією та виконанням комбінованих перевезень, у тому числі і контрейлерних, є Центр транспортного сервісу «Ліски». Відділення ЦТС «Ліски» розташовані насамперед у великих містах – Києві, Харкові, Одесі та Дніпрі, а також у районі західного кордону – Чоп. Одним із найперспективніших маршрутів для розвитку комбінованих перевезень гуманітарних вантажів є маршрут Дніпро – Чоп, який пов'язує великий гуманітарний центр, розташований у східній частині країни та прикордонний логістичний хаб, який забезпечує транспортний зв'язок із країнами ЄС через Словаччину та Угорщину. Крім того, у цих населених пунктах розташовані логістичні комплекси ЦТС «Ліски», які мають необхідне технічне забезпечення для організації комбінованих перевезень (рис. 3.4).



Рисунок 3.4 – Відділення ЦТС «Ліски»: а) Дніпро; б) Чоп

Через Чоп прямують вантажопотоки до ЄС, насамперед, автотранспортом; при цьому доставка вантажів автотранспортом може проводитись за двома схемами (рис. 3.5):

- пряме автоперевезення по всьому маршруту;
- перевезення комбінованим типом, коли основна частина маршруту здійснюється залізницею.

Для оцінки ефективності контрейлерних перевезень виконаємо порівняльну оцінку витрат відправників вантажу за різними схемами доставки партії вантажу масою 22 т, що прямує маршрутом Дніпро – Чоп:

- 1) пряме автомобільне перевезення (тент):
 - Перевезення в орендованому автомобілі;
 - Перевезення у власному автомобілі компанії (собівартість);
- 2) контрейлерне перевезення (тент) на платформі ЦТЛ:
 - Несупроводжуване перевезення (перевезення автопричепа);
 - Перевезення, що супроводжується (перевезення автопоїзда).

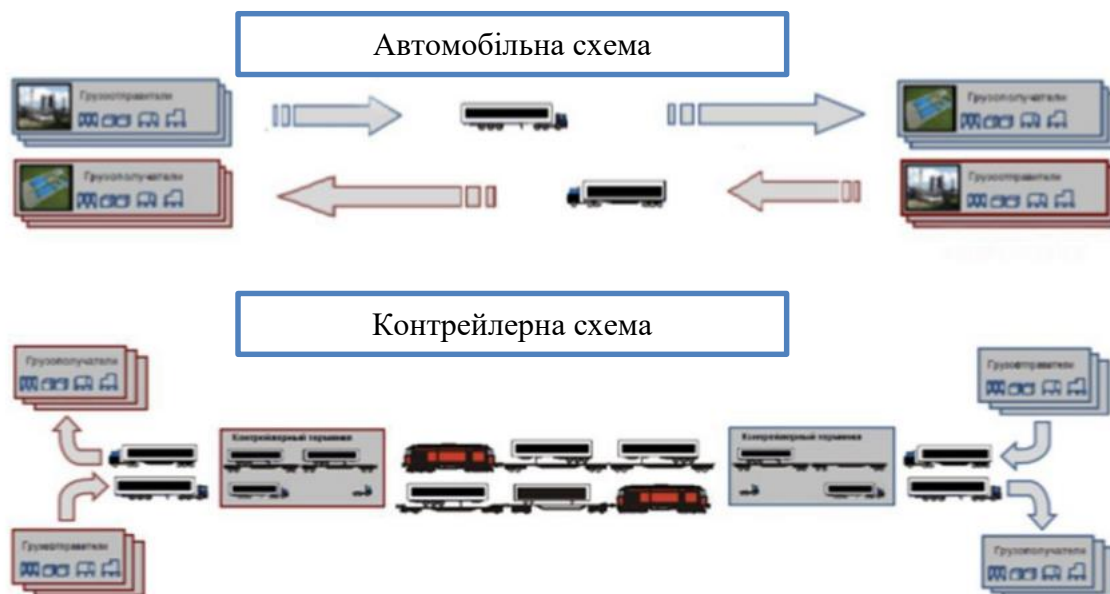


Рисунок 3.5 – Схеми доставки вантажів за маршрутом Чоп - Дніпро

Також для порівняння розглянемо ще й третю схему - пряме залізничне перевезення 20-ти футового ISO-контейнера (орендованого та власного) на фітинговій платформі ЦТГЛ - центр транспортної гуманітарної логістики.

Навантаження-вивантаження автопоїзда на вагон-платформу здійснюється завдяки системі стабілізаційних гідравлічних домкратів та спеціальних поворотних петель, що дозволяє повертати корпус вагона, створюючи тим самим трап, що забезпечує умови для зручного заїзду автопоїздів (рис. 3.6).

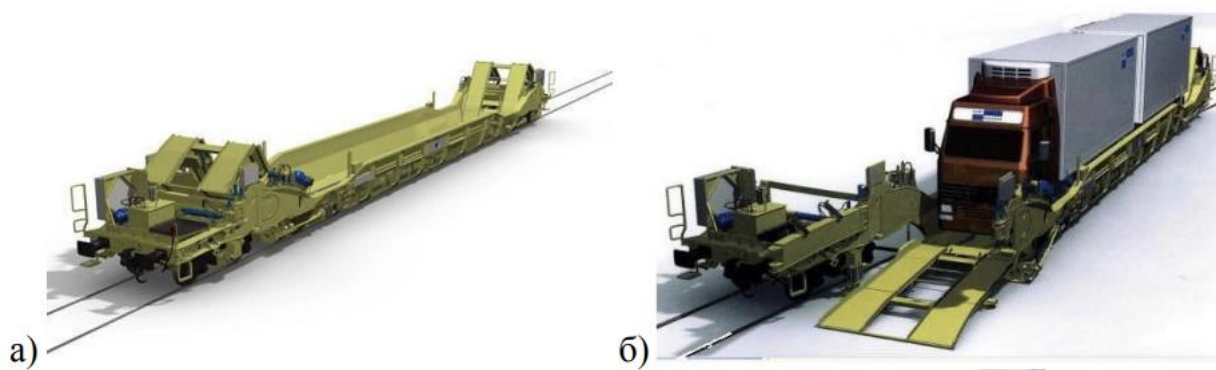


Рисунок 3.6 - Контрейлерна система: а) спеціалізована платформа; б) навантаження на платформи

Навантаження та розвантаження, в даній системі, зручне тим, що воно здійснюється горизонтально і з будь-якої сторони платформи, що виключає необхідність незручного руху автопоїзда заднім ходом та пошкодження контактних ліній при завантаженні або вивантаженні. Система розрахована на перевезення як окремо причепа, так і автопоїзда повністю.

Варто зауважити, що Укрзалізниця 7.12.2023 року організувала перевезення вантажівок до Польщі контрейлерним поїздом як альтернативу проїзду через автомобільні пункти пропуску, заблоковані через страйк польських автоперевізників (рис. 3.7).



Рисунок 3.7 – Контрейлерні перевезення в Україні через страйк польських автоперевізників

У такий спосіб українська влада намагається вирішити проблему з перетином українсько-польського кордону, що блокується польськими перевізниками.

Перевезення контрейлерів у міжнародному сполученні здійснюються згідно з пунктом 16 розділу III Правил перевезень вантажів. Головні тенденції в вантажних перевезеннях на залізницях світу пов'язані з розширеним застосуванням спеціалізованого рухомого складу та збільшенням перевезень по змішаних схемах (контрейлерні перевезення) переважно в міжнародному сполученні. Контрейлерні перевезення, безумовно, один із найперспективніших напрямків розширення спектру транспортних послуг.

Переваги контрейлерних перевезень над звичайними автоперевезеннями давно відомі і широко застосовуються в країнах Західної Європи, тому що забезпечують:

- високу швидкість і гарантію доставки вантажів відповідно до графіка руху поїзда (just in time);
- безпеку перевезення за будь-яких погодних умов;
- скорочення часу проходження прикордонного та митного контролів;
- збереження транспортного засобу та економію палива;
- збереження автомобільних доріг;
- збереження навколишнього середовища;
- економію витрат на оформлення товаросупровідних документів.

Крім того, для перевезень автопоїздів залізницею практично не існує обмежень їхньої маси.

Основною необхідною умовою в організації комбінованих перевезень є наявність технічних засобів.

Оператором комбінованих перевезень на залізницях України є філія «ЦТС «Ліски» ПАТ «Укрзалізниця», що володіє терміналами у Києві, Дніпропетровську, Донецьку, Харкові, Луганську, Одесі, Чопі та здійснює комплексне транспортно-експедиційне обслуговування, використовуючи переваги комбінованих перевезень.

3.2 Оцінка витрат доставки гуманітарних вантажів автомобільним транспортом

Розглянемо маршрут доставки гуманітарних вантажів на маршруті Кошице (Словаччина) – Чоп, Гуманітарний хаб – Дніпро. Маршрут має протяжність 1294 км (рис. 3.8).

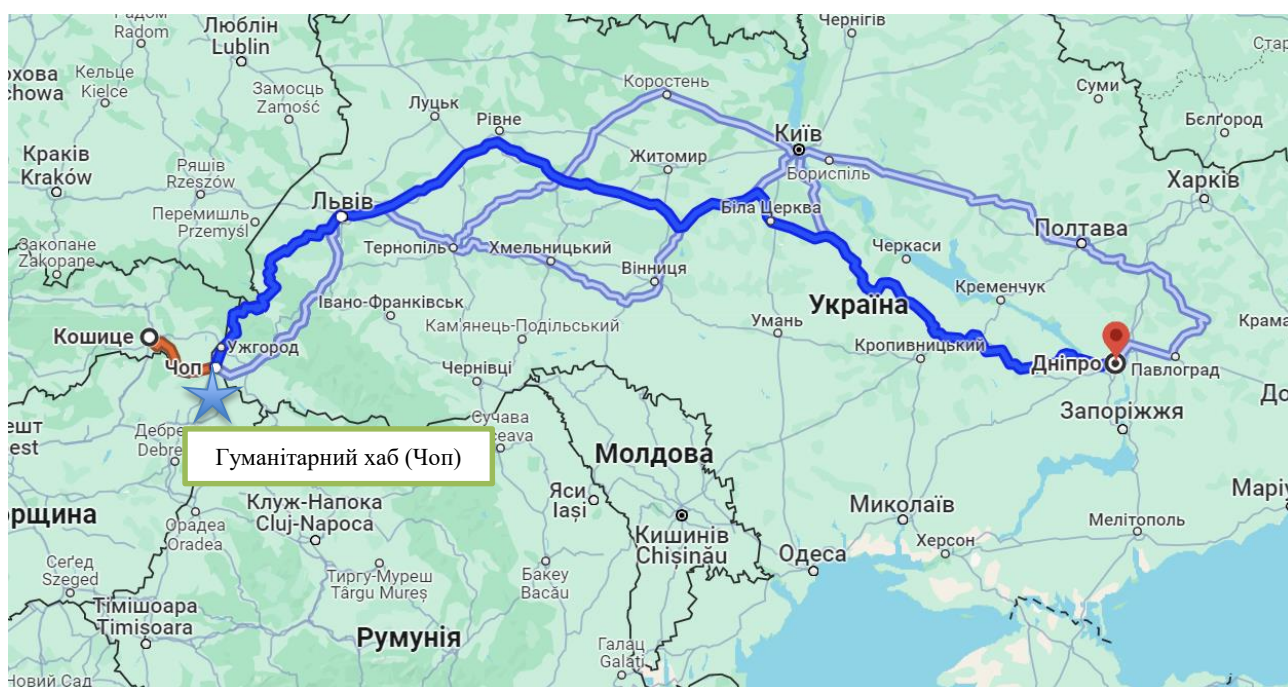


Рисунок 3.8 – Гуманітарний маршрут доставки вантажу Кошице – Чоп – Дніпро

Терміни доставки вантажів автомобільним транспортом повинні встановлюватись відповідно до нормативних документів країн ЄС:

- Постанова № 561/2006 Європарламенту та Європейської Ради від 15.03.06 щодо гармонізації певного соціального законодавства щодо автомобільного транспорту;
- Директива 2006/22 / ЄС Європарламенту та Європейської Ради від 15.06.2006 р. щодо мінімальних умов для імплементації Постанови Ради (ЄС)

№ 3820/85 та (ЄЕС) № 3821/85 щодо соціального законодавства транспортної діяльності.

Дотримання вимог зазначених нормативних документів дозволяє одному водієві за середньої швидкості по Україні 70 км/год подолати за добу відстань 500...600 км. Таким чином, термін доставки вантажу між містами Дніпро та Чоп становитиме 2,5 доби при обслуговуванні автомобіля одним водієм та 1,2 доби при обслуговуванні одного автомобіля бригадою з двох водіїв. З урахуванням виконання вантажних операцій термін доставки, відповідно, становитиме 3 доби. та 2 добу.

Якщо відправник вантажу для здійснення автомобільного перевезення користується послугою спеціалізованої компанії, то його витрати включають тільки оплату транспортного тарифу та вантажні операції (операцію вивантаження автомобіля в даному випадку не враховуємо, припускаючи, що він через Чоп слідує в країни ЄС і вартість вивантаження автомобіля буде однаковою незалежно від схеми перевезення):

$$S_{\text{авт}} = m_{\text{вант}} l_{\text{мар}} c_{\text{авт}} + m_{\text{гр}} c_{\text{вант}}, \quad (3.1)$$

де $m_{\text{вант}}$ - маса вантажу (22 т);

$l_{\text{мар}}$ – довжина маршруту (1294 км)

$c_{\text{авт}}$ - вартість 1 т-км, грн;

$c_{\text{вант}}$ - вартість навантаження 1 т, грн.

Витрати, пов'язані з перевезенням вантажів автомобільним транспортом, залежить від значної кількості випадкових чинників. При цьому вартість доставки $c_{\text{авт}}$ нелінійно залежить від відстані перевезень та наведена у табл. 3.2.

Слід зазначити, що на вартість автоперевезень істотно впливає тип вантажу та ще більше – маршрут перевезення (наприклад, вартість перевезення в районах, розташованих поблизу зони Операції об'єднаних сил, вища, ніж перевезення рештою території України). Крім того, на вартість автоперевезення

впливають коливання вартості палива, стан доріг за маршрутом перевезення, сезон перевезення, погодні умови тощо. Також має значення та спосіб розрахунку: безготівковий розрахунок дорожчий приблизно на 15%.

Таблиця 3.2 - Вартість автоперевезення (тент 20 т) - безготівковий розрахунок

Відстань перевезень, км		Вартість перевезення з урахуванням ПДВ, грн. т-км
Від	До	
20	49	1,65
50	199	1,58
200	399	1,43
400	599	1,37
600	799	1,28
800	999	1,25
1000	1199	1,23
1200	1399	1,17

Згідно табл. 3.2 встановлено, що вартість одного т-км перевезення вантажів автомобільним транспортом може бути апроксимована за допомогою залежності:

$$C_{\text{авт}} = \frac{1}{0,624 + 0,00019 \cdot l_{\text{мар}}}, \quad (3.2)$$

Вартість навантаження 1 т вантажів навантажувачем може бути визначена на основі ставок ЦТС «Ліски» та становить 57,73 грн.

Таким чином, визначимо витрати відправника гуманітарного вантажу при автоперевезенні 20 т вантажу за маршрутом Чоп - Дніпро:

$$S_{\text{авт(арен)}} = \frac{22 \cdot 1294}{0,624 + 0,00019 \cdot 1294} + 57,73 \cdot 22 = 32727 + 1270 = 33997 \text{ грн}$$

Он-лайн розрахунок на сайті ua.transportica.com, який підбирає реальних перевізників, для даних умов визначив величину витрат на транспортування 34250 грн, що приблизно збігається з отриманими розрахунками за аналітичною

моделлю. Для подальшого порівняння приймаємо реальну вартість, яка становитиме $34250 + 1270 = 35520$ грн. або 1250 usd.

Визначимо собівартість перевезення вантажу масою 22 т за маршрутом в Україні Чоп -Дніпро у разі, коли відправником вантажу виступає компанія, яка має власний парк вантажних автомобілів і водіїв. При цьому витрати на перевезення цим маршрутом визначаються за формулою (3.1). Однак вартість (в даному випадку собівартість) 1 км автоперевезення власним автопоїздом компанії визначається шляхом поділу загальних місячних витрат компанії на виконану роботу усіма її ТЗ.

Для розрахунку собівартості автоперевезення вантажу на 1 км приймаються такі умови:

- 1) загальний автопарк компанії – 20 автопоїздів;
- 2) тип автотягача – MAN TGX 18440 (4x2);
- 3) тип напівпричепа - SCHMITZ SCS 24 (тентовий);
- 4) вартість автотягача – 40 тис. Usd;
- 5) вартість напівпричепа – 10 тис. Usd;
- 6) умови придбання - 50% + 50% (половина вартості сплачена відразу, половина взята в кредит під 10% річних на 10 років).
- 7) витрата дизпалива – 25 л/100 км
- 8) середньомісячний пробіг – 8000 км.
- 9) неодружений пробіг - 5%.

Загальні витрати на перевезення враховують: витрати, пов'язані з утриманням 1 автомобіля (витрата палива, зарплата водія, відрядження, позапланові ремонти, податки, техогляди, непередбачені витрати, виплата за кредитом, амортизація); витрати, пов'язані зі змістом автопарку в цілому; витрати на техобслуговування.

Визначимо щомісячні виплати за кредитом (тіло кредиту + %):

- загальне тіло кредиту (на 10 років): $(40000 + 10000) / 2 = 25000$ usd;
- щорічна виплата тіла кредиту: $25000 / 10 = 2500$ usd;
- загальний річний процент за кредитом: $250000 * 1 = 2500$ usd;

- Середньорічний відсоток за кредитом $2500/2 = 1250$ usd;
- загальна річна виплата $2500 + 1250 = 3750$ usd
- виплата водіям за маршрут $3750/12 = 312,5$ usd.

Річні амортизаційні відрахування визначаються як:

$$A = K/T_e, \quad (3.2)$$

де T_e – нормативний термін експлуатації тягача та причепа (10 років).

$$A = (40000 + 10000)/10 = 5000 \text{ usd/рік.}$$

На місяць це становитиме: $5000/12 = 416,7$ usd або 11 834 грн/міс. Витрати утримання одного автопоїзда визначено у табл. 3.3, загальні витрати з автопарку компанії визначено у табл. 3.4 витрати на технічне обслуговування визначені в табл. 3.5. При цьому для розрахунків прийнято поодинокі видаткові ставки, які були визначені з відкритих джерел та є актуальними для м. Дніпро у листопаді 2023 р.

Таблиця 3.3 - Визначення витрат на утримання автопоїзда

Стаття витрат	Ставка в місяць	грн/км
Витрата палива на 100 км.	25	-
Вартість палива – 1 л, грн.	23,50	-
Витрати паливо, грн.	-	5,88
Пробіг щомісячний, км	8000	-
Вартість 1 шини грн.	4000	-
Кількість коліс (тягач + причіп)	12	-
Пробіг 1 колеса, км	100000	-
Витрати на ремонт коліс, грн.	-	0,48
Зарплата водієві щомісячна, грн.	18000	2,25
Відрядження за 1 добу, грн.	300	-
Кількість робочої доби на місяць	20	-
Витрати на відрядження, грн.	-	0,75
Ремонт позаплановий (за 1 рік), грн.	30000	0,31
Податки за 1 автомобіль, грн./місяць	500	0,06
Непередбачені витрати машина, грн.	1500	0,19
Техогляд 1 тягач+причіп, грн.	2000	0,02
Страховання на 1 рік, грн.	2300	0,02
Виплата за кредитом, грн.	8875	1,11
Вулканізація, грн.	500	0,06
Амортизація (тягач + причіп), грн.	11834	1,48
РАЗОМ	-	12,62

Таблиця 3.4 - Визначення витрат на утримання автопарку

Стаття витрат	Ставка в місяць, грн.	грн/км
Зарплата бухгалтера	15000	0,09
Зарплата логіста	12000	0,08
Телефонія	300	0,00
Інтернет	200	0,00
Штрафи	10000	0,06
Парковки	20000	0,13
Реклама	1000	0,01
Інформаційні послуги	1000	0,01
Канцтовари	500	0,00
Ліцензії та інші документи на рік	2000	0,00
Оренда офісу	6000	0,04
РАЗОМ	–	0,41

Таблиця 3.5 - Визначення витрат на технічне обслуговування автотранспорту

Стаття витрат	Вартість робіт	Ціна 1 шт або літра, грн	Кількість	Періодичність ТО, км	Разом грн/1км
Олія(двигун)	250	40	30	20000	0,073
Олія(коробка)	350	40	13	100000	0,009
Олія(задній міст)	180	40	8	100000	0,005
Антифриз концентрат	140	40	15	100000	0,007
Фільтр-масляний	–	70	2	20000	0,007
Фільтр повітряний	–	500	1	50000	0,010
Фільтр - вологовіддільний	0	350	1	50000	0,007
Фільтр-масляний (коробка)	–	150	0	100000	0,000
Колодки гальмівні (тягач передня вісь)	400	900	1	100000	0,013
Колодки гальмівні (тягач задня вісь)	400	1000	1	100000	0,014
Колодки гальмівні (причіп)	200	1400	1	100000	0,016
РАЗОМ	–	–	–	–	0,161

Загальні витрати на 1 км автоперевезення становитимуть:

$$c_{\text{авт}} = 12,62 + 0,41 + 0,161 = 13,19 \text{ грн.}$$

З урахуванням холостого пробігу 5%:

$$c_{\text{авт}} = 13,19 * 1,05 = 13,85 \text{ грн.}$$

Собівартість перевезення за маршрутом Чоп - Дніпро складе:

$$S_{\text{авт(соб)}} = 13,85 * 1294 + 1270 = 17922 + 3520 = 19\ 192 \text{ грн. або } 676 \text{ usd.}$$

Таким чином, перевезення вантажів власним автопоїздам дешевше на 16,3 тис. грн. (575 usd), тобто на 46%. Разом з тим, у більшості випадків вантажовідправники користуються послугами перевізних компаній, оскільки утримання власного автопарку характерне лише для великих вантажовідправників.

3.3 Визначення вартості контрейлерного перевезення гуманітарних вантажів кінцевим споживачам

Витрати на контрейлерне перевезення для вантажовідправника включають тариф на залізничне та автомобільне перевезення:

$$S_{\text{комб}} = S_{\text{зт}} + S_{\text{авт}}, \quad (3.3)$$

де $S_{\text{зт}}$, $S_{\text{авт}}$ – відповідно, витрати на залізничну та автомобільну складову контрейлерного маршруту, грн.

При цьому якщо відправник вантажу здійснює перевезення вантажу орендованому автопоїзді (причепі), то витрати також включають вартість його оренди в період здійснення залізничного перевезення. Для перевезення у власному автомобілі компанії такі витрати відсутні, проте, у разі перевезення, що супроводжується, виникаю додаткові витрати на зарплату водія (водіїв).

Прийнято, що відстань доставки вантажу до пункту відправлення контрейлерного поїзда Дніпро-Ліски автотранспортом становить 20 км. При цьому розглянемо варіанти виконання несупроводжуваного та супроводжуваного перевезення, як у орендованих відправником вантажу ТЗ, так і у власних.

Термін доставки завантаженого вагона визначається як:

$$T_{\text{вант}} = \frac{L_{\text{Т(вант)}}}{V_{\text{дост}}}, \quad (3.4)$$

де $L_{\text{Т(вант)}}$ – тарифна відстань (завантажений рейс), км;

$V_{\text{дост}}$ – швидкість доставки вагона, км/добу.

При здійсненні перевезення ТЗ вагонним відправленням швидкість доставки становить 200 км/добу; при звичайному маршрутному перевезенні – 320 км/добу. У разі формування контрейлерного поїзда швидкість його руху значно вища; як показує аналіз досвіду контрейлерних перевезень в Україні (поїзди «Вікінг» та «Ярослав») маршрутна швидкість контрейлерного поїзда становить 700 км/добу. Отриманий результат округляється у велику сторону до цілої доби:

- вагонне відправлення: $T_{\text{вант (ваг)}} = 1312 / 200 = 6,56$ діб; прийнято 7 діб;

- маршрутне відправлення: $T_{\text{вант (марш)}} = 1312 / 320 = 4,1$ діб; прийнято 5 діб;

- Контрейлерний поїзд: $T_{\text{вант (поїзд)}} = 1312 / 700 = 1,87$ діб; прийнято 2 доби.

Слід зазначити, що при повагонній відправці допускається організація перевезення великою швидкістю (320 км/добу) із скороченим терміном доставки; проте при цьому тариф на перевезення збільшується (для партії 1 вагон) вдвічі.

Таким чином, термін доставки вантажу цим маршрутом залізницею тільки при організації контрейлерного поїзда може бути порівняний з терміном доставки автотранспортом (2...3 діб). При повагонному відправленні термін доставки в 2-3 рази більше.

$$C_{\text{зал}} = C_{\text{тар}} + C_{\text{дод}}, \quad (3.5)$$

де $C_{\text{тар}}$ – витрати за залізничним тарифом, грн;

$C_{\text{дод}}$ – додаткові плати та збори, грн.

Перевезення АТС здійснюється на спеціалізованих контрейлерних платформах (модель 13-4095), власності Центру транспортної логістики (ЦТЛ), що є філією Укрзалізниці. Відповідно, залізничний тариф розраховується для перевезення в орендованих (власних) вагонах:

$$C_{\text{тар}} = C_{\text{тар(вант)}} \cdot k_{\text{тар(вант)}} + V_{\text{вант}} + C_{\text{тар(супр)}} \cdot k_{\text{тар(супр)}} + C_{\text{тар(порож)}} \cdot k_{\text{тар(порож)}} + V_{\text{порож}}, \quad (3.6)$$

де $C_{\text{тар(вант)}}$, $C_{\text{тар(порож)}}$ - відповідно, тарифна ставка за перевезення орендованих завантажених та порожніх вагона на певній відстань (інфраструктурна складова), грн.;

$V_{\text{вант}}$, $V_{\text{порож}}$ – плата за оренду вагонів ЦТЛ, відповідно, у завантаженому та порожньому стані, грн.;

$C_{\text{тар(супр)}}$ – тарифна ставка за перевезення водіїв при контрейлерному перевезенні, що супроводжується, грн.;

$k_{\text{тар(вант)}}$, $k_{\text{тар(порож)}}$, $k_{\text{тар(супр)}}$ - поправочні коефіцієнти до ставок тарифу.

Інфраструктурна складова для завантажених орендованих вагонів при контрейлерному перевезенні визначається за навантажене ТЗ (автопоїзд, причіп) незалежно від фактичної маси та для відстані 1312 км становить $C_{\text{тар(вант)}} = 5913$ грн. Поправочний коефіцієнт для контейнерів та контрейлерів $k_{\text{тар(вант)}} = 1,813$.

При перевезенні, що супроводжується, стягується плата за перевезення водіїв за схемою 16 при цьому для відстані 1312 км $C_{\text{тар(супр)}} = 348,10$ грн. за одного водія, при цьому $k_{\text{тар(супр)}} = 3,023$.

У 2022 році запроваджено оплату за порожній пробіг вагонів ЦТЛ; таким чином, порожній рейс вагона визначається як:

$$L_{\text{T(пор)}} = k_{\text{пор}} \cdot L_{\text{T(гр)}}, \quad (3.7)$$

де $k_{\text{пор}}$ - коефіцієнт порожнього пробігу, який для контрейлерних платформ становить $k_{\text{пор (пл)}} = 0,84$.

Таким чином, порожній рейс та термін повернення складе:

$$L_{\text{т(пор)}} = 0,84 \cdot 1312 = 1102 \text{ км}$$

Інфраструктурна складова для порожніх контрейлерних платформ визначається за тарифною відстанню порожнього рейсу (1102 км) і становить $C_{\text{тар (пор)}} = 4000$ грн. Поправочний коефіцієнт для порожніх платформ $k_{\text{тар (пор)}} = 1,885$.

Плата за оренду вагона ЦТЛ нараховується за тарифним терміном доставки. З 2022 р. введено коефіцієнт $T_{\text{дод}}$, який дорівнює 1 добу та додається до розрахункового терміну доставки як завантаженого вагона $T_{\text{вант}}$, так і до терміну повернення порожнього вагона $T_{\text{пор}}$ для всіх перевезень у внутрішньому сполученні. Таким чином, повний термін доставки визначається як:

$$T = (T_{\text{вант}} + T_{\text{дод}}) + (T_{\text{пор}} + T_{\text{дод}}) \quad (3.8)$$

$$B_{\text{вант(пор)}} = e_{\text{ЦТЛ}} \cdot T_{\text{гр(пор)}} \quad (3.9)$$

де $e_{\text{ЦТЛ}}$ - добова ставка оренди вагона ЦТЛ з ПДВ, грн. (для контрейлерної платформи – 554,4 грн.).

Термін доставки завантаженої контрейлерної платформи визначається за формулою (3.4) та в залежності від швидкості доставки становить 7, 5 та 2 діб. Термін повернення порожнього вагона ЦТЛ становитиме:

- вагонне відправлення: $T_{\text{пор(ваг)}} = 1102 / 200 = 5,51$ діб; прийнято 6 діб;
- маршрутне відправлення: $T_{\text{пор(мар)}} = 1102 / 320 = 3,44$ діб; прийнято 4 доби;
- Контрейлерний поїзд: $T_{\text{пор(поїзд)}} = 1102 / 700 = 1,57$ діб; прийнято 2 доби.

Додаткові платежі та збори включають:

- зважування ТЗ – 187,6 грн.;

– навантаження ТЗ краном – 72,16 грн./т (для несупроводжуваного перевезення: $72,16 * 22 = 1588$ грн., при перевезенні, що супроводжується, тягач заїжджає на платформу самостійно через навантажувальну рампу).

Розрахунки залізничної складової загальних витрат залежно та умовами організації контрейлерного перевезення наведено у табл. 3.6. Аналіз показує, що на завантажений рейс припадає 53% всіх витрат, на порожній рейс – 40% (з них 10% за користування вагоном), 7% – витрати на супровід та додаткові плати (зважування, навантаження).

При визначенні витрат на контрейлерне перевезення маршрутом прийнято, що відстань доставки вантажу автотранспортом на термінал Чоп – Ліски – Дніпро становить 20 км. При цьому можливі такі варіанти:

1) несупроводжуване контрейлерне перевезення, при якому орендований (власний) причіп з вантажем доставляється на термінал орендованим (власним) автотягачем. Після доставки причепа на термінал автотягач відчіплюється і слідує у зворотному напрямку. При цьому у пункті вивантаження (термінал Чоп) після вивантаження автопричіп забирає інший автотягач, який забезпечує експедитор комбінованого перевезення. Оскільки витрати на автоперевезення в пункті розвантаження будуть однаковими за різними схемами організації перевезення вантажу, то вони не враховувалися при порівнянні.

2) контрейлерне перевезення, що супроводжується, при якому орендований (власний) автопоїзд з вантажем слідує на термінал Ліски, де виконується його навантаження на контрейлерну платформу, при цьому водій (або 2 водії) прямують у спеціальному пасажирському вагоні за маршрутом поїзда, а в пункті Вивантаження (Дніпро) автопоїзд з'їжджає з платформи і слідує далі за призначенням.

$$S_{\text{авт(арен)}}^{\text{комб}} = V_{\text{зав}} + V_{\text{дост(арен)}} + (V_{\text{арен(тяг)}} + V_{\text{арен(прицепа)}} + V_{\text{вод}})T_{\text{вант}}, \quad (3.10)$$

де $S_{\text{погр}}$ – витрати на завантаження причепа в пункті відправлення $S_{\text{погр}} = 1270$ грн.);

Таблиця 3.6 – Розрахунок залізничного комбінованого перевезення гуманітарного вантажу

Відправка	Швид, км/добу	Твант, діб	Твант+ Тдод, діб	Свант, грн.	Ввант, грн.	Тпор, діб	Тпор+ Тдод, діб	Спор, грн.	Впор, грн.	Ссупр, грн	Взвж, грн.	Погр, грн.	Загалом, грн	Загалом, usd
Несупроводжуване перевезення														
Вагон.	200	7	8	10720,2	4435,2	6	7	7540	3880,8	0	187,6	1588	28351,9	998,3
Ваг. приск.	320	5	6	21440,5	3326,4	6	7	7540	3880,8	0	187,6	1588	37963,3	1336,7
Марш.	320	5	6	10720,2	3326,4	4	5	7540	2772	0	187,6	1588	26134,3	920,2
Потяг	700	2	3	10720,2	1663,2	2	3	7540	1663,2	0	187,6	1588	23362,3	822,6
Супроводжуване перевезення (1 водій)														
Вагон.	200	7	8	10720,2	4435,2	6	7	7540	3880,8	1052,3	187,6	0	27816,2	979,4
Ваг. приск.	320	5	6	21440,5	3326,4	6	7	7540	3880,8	1052,3	187,6	0	37427,6	1317,9
Марш.	320	5	6	10720,2	3326,4	4	5	7540	2772	1052,3	187,6	0	25598,6	901,4
Потяг	700	2	3	10720,2	1663,2	2	3	7540	1663,2	1052,3	187,6	0	22826,6	803,8
Супроводжуване перевезення (2 водія)														
Вагон.	200	7	8	10720,2	4435,2	6	7	7540	3880,8	2104,6	187,6	0	28868,5	1016,5
Ваг. приск.	320	5	6	21440,5	3326,4	6	7	7540	3880,8	2104,6	187,6	0	38480	1354,9
Марш.	320	5	6	10720,2	3326,4	4	5	7540	2772	2104,6	187,6	0	26650,9	938,4
Потяг	700	2	3	10720,2	1663,2	2	3	7540	1663,2	2104,6	187,6	0	23878,9	840,8

$C_{\text{дост(арен)}}$ – витрати на доставку ТЗ на термінал, грн.;

$C_{\text{арен(тяг)}}$ – добові витрати на оренду тягача на період залізничного перевезення (для перевезення, що супроводжується), прийнято 2500 грн/добу;

$C_{\text{арен(приц)}}$ – добові витрати на оренду причепа на період залізничного перевезення, прийнято 1000 грн/добу;

$C_{\text{вод}}$ – добові витрати на оплату водіїв (при перевезенні, що супроводжується); $C_{\text{вод}} = 18000/30 + 300 = 900$ грн/добу.

$T_{\text{гр}}$ - термін доставки вантажу залізницею, добу.

Визначимо вартість доставки причепа на термінал Ліски – Дніпро орендованим тягачем за формулою (3.1), при цьому вартість 1 т-км розраховуємо за формулою (3.2).

$$S_{\text{авт(арен)} }^{\text{комб(с)}} = \frac{22 \cdot 20}{0,624 + 0,00019 \cdot 20} + 57,73 \cdot 22 = 700 + 1270 = 1970 \text{ грн}$$

При несупроводжуваному перевезенні з урахуванням порожнього пробігу (50%) витрати становитимуть:

$$S_{\text{авт(арен)} }^{\text{комб(н)}} = 1,5 \cdot 700 + 1270 = 1050 + 1270 = 2320 \text{ грн}$$

Слід зазначити, що ЦТС «Ліски» надає послугу надання сидельного тягача для доставки причепів на термінал, вартість якої становить 25,98 грн/км. Таким чином, вартість кругорейсу (40 км) становитиме:

$$S_{\text{авт(арен)} }^{\text{комб}} = 25,98 \cdot 40 = 1040 \text{ грн}$$

Розрахунок витрат на автомобільну складову при організації контрейлерного перевезення в орендованому ТЗ наведено у табл. 3.7.

Витрати (собівартість) на перевезення у своєму ТЗ:

$$S_{\text{авт(арен)} }^{\text{комб}} = V_{\text{зав}} + V_{\text{дост(власн)}} + (V_{\text{власн(тяг)}} + V_{\text{власн(прицепа)}} + V_{\text{вод}})T_{\text{вант}}, \quad (3.11)$$

де $V_{\text{дост(власн)}}$ - витрати на доставку ТЗ на термінал, грн.;

$V_{\text{власн(тяг)}}$ – добова собівартість використання тягача на період залізничного перевезення (для перевезення, що супроводжується);

$V_{\text{власн(приц)}}$ – добова собівартість використання причепа на період залізничного перевезення;

Визначимо собівартість доставки причепа на термінал Ліски - Дніпро власним тягачом, виходячи із собівартості 1 км 13,19 грн.

$$S_{\text{авт(соб)}}^{\text{комб(с)}} = 13,19 \cdot 20 + 57,73 \cdot 22 = 264 + 1270 = 1534 \text{ грн}$$

Таблиця 3.7 - Розрахунок автомобільної складової контрейлерного перевезення в орендованому ТЗ

С _{погр} , грн	С _{дост} , грн	С _{арен(тяг)} , грн	С _{арен(приц)} , грн	С _{вод} , грн	T _{вант} , діб	С _{слід} , грн	S _{авт(арен)} , грн	S _{авт(арен)} , usd
Несупроводжуване перевезення								
1270	1050	0	1000	0	7	7000	9320	328,2
1270	1050	0	1000	0	5	5000	7320	257,7
1270	1050	0	1000	0	2	2000	4320	152,1
Перевезення, що супроводжується (1 водій)								
1270	700	2500	1000	900	7	30800	32770	1153,9
1270	700	2500	1000	900	5	22000	23970	844,0
1270	700	2500	1000	900	2	8800	10770	379,2
Перевезення, що супроводжується (2 водія)								
1270	700	2500	1000	1800	7	37100	39070	1375,7
1270	700	2500	1000	1800	5	26500	28470	1002,5
1270	700	2500	1000	1800	2	10600	12570	442,6

У разі несупроводжуваного перевезення з урахуванням порожнього пробігу (50%) витрати становитимуть:

$$S_{\text{авт(соб)}}^{\text{комб(н)}} = 1,5 \cdot 264 + 1270 = 396 + 1270 = 1666 \text{ грн}$$

При несупроводжуваному перевезенні навантаженого причепа відсутні витрати на паливо, оплату праці водіїв, ремонт коліс, а решта витрат на 1 км визначаються пропорційно вартості причепа та тягача. Собівартість добового використання причепа при його прямуванні на контрейлерній платформі може бути визначена як:

$$V_{\text{власн(приц)}}^{\text{н}} = C_{\text{приц}}^{\text{н}} \cdot \frac{L_{\text{міс}}}{30}, \quad (3.12)$$

де $C_{\text{приц}}^{\text{н}}$ – собівартість 1 умовного км експлуатації причепа при його перевезенні на контрейлерній платформі, грн.

$L_{\text{міс}}$ - місячний пробіг причепа, $L_{\text{міс}} = 8000$ км.

За підсумками аналіз табл. 3.3-3.5 було встановлено величину $C_{\text{приц}}^{\text{н}}=0,848$ грн/км. Таким чином:

$$V_{\text{власн(приц)}}^{\text{н}} = 0,848 \cdot \frac{8000}{30} = 226 \text{ грн/добу.}$$

У разі перевезення автопоїзда (тягач і причіп), що супроводжується, у загальних витратах виключаються витрати на паливо та ремонт коліс. Собівартість добового використання автопоїзда при його прямуванні на контрейлерній платформі може бути визначена як:

$$V_{\text{власн(приц)}}^{\text{с}} = C_{\text{приц}}^{\text{с}} \cdot \frac{L_{\text{міс}}}{30}, \quad (3.13)$$

де $C_{\text{приц}}^{\text{с}}$ – собівартість 1 умовного кілометра експлуатації автопоїзда при його перевезенні на контрейлерній платформі, грн.

За підсумками аналіз табл. 3.3-3.5 було встановлено: – для одного супроводжуючого водія:

$$C_{\text{автоп}}^{\text{с}} = 13,9 - 5,88 - 0,48 = 6,83 \text{ грн/км.}$$

$$V_{\text{власн(автоп)}}^{\text{с}} = 6,83 \cdot \frac{8000}{30} = 1821 \text{ грн/добу.}$$

– для двох водіїв, що супроводжують (додаткові витрати на зарплату та відрядження):

$$C_{\text{автоп}}^{\text{с}} = 13,9 - 5,88 - 0,48 + 2,25 + 0,75 = 9,83 \text{ грн/км.}$$

$$V_{\text{власн(автоп)}}^{\text{с}} = 9,83 \cdot \frac{8000}{30} = 261 \text{ грн/добу.}$$

Розрахунок витрат на автомобільну складову при організації контрейлерного перевезення у своєму ТЗ наведено у табл. 3.8.

Таблиця 3.8 - Розрахунок автомобільної складової контрейлерного перевезення у власному ТЗ

Спогр, грн	Сдост, грн	Свласн, грн	$T_{\text{вант}}$, дїб	Сслед, грн	$S_{\text{авт(соб)}}$, грн	$S_{\text{авт(соб)}}$, usd
Несупроводжуване перевезення						
1270	396	226	7	1582	3248	114,4
1270	396	226	5	1130	2796	98,5
1270	396	226	2	452	2118	74,6
Перевезення, що супроводжується (1 водій)						
1270	264	1821	7	12747	14281	502,9
1270	264	1821	5	9105	10639	374,6
1270	264	1821	2	3642	5176	182,3
Перевезення, що супроводжується (2 водія)						
1270	264	2621	7	18347	19881	700,0
1270	264	2621	5	13105	14639	515,5
1270	264	2621	2	5242	6776	238,6

Розрахунок загальних витрат відправника вантажу при контрейлерному перевезенні 22 т вантажу за маршрутом Чоп - Дніпро-Ліски –наведено в табл. 3.9.

Аналіз табл. 3.9 показує, що за існуючої тарифної політики УЗ контрейлерні перевезення можуть бути вигідними для відправника вантажу в порівнянні з прямим автомобільним перевезенням (витрати 1250 usd) тільки у разі здійснення транспортування в орендованому ТЗ. При цьому:

- при організації перевезень вагонними відправками, пряме автоперевезення буде вигіднішим для відправника вантажу;

- при організації контрейлерних перевезень маршрутами економія витрат відправника вантажу буде лише у разі несупроводжуваного перевезення і становитиме, порівняно з автоперевезенням, 72 usd (6%);

- найефективнішим є організація перевезень контрейлерними поїздами (за рахунок підвищеної маршрутної швидкості доставки); при цьому економія витрат вантажовідправника, порівняно з автоперевезенням, становитиме 275 USD (22%) при несупроводжуваному перевезенні та 67 USD (5%) при супроводжуваному з одним водієм.

– у разі організації перевезення з використанням власного автотранспортного засобу контрейлерне перевезення не буде вигідним для відправника вантажу.

Таблиця 3.9 – Розрахунок загальних витрат відправника вантажу на контрейлерне перевезення

Відправка	$T_{\text{дост. дуб}}$	$S_{\text{жд, грн}}$	$S_{\text{авто, грн}}$	$S_{\text{комб, грн}}$	$S_{\text{комб, usd}}$	%ЗА Л	%Авто
Перевезення в орендованому ТЗ							
Несупроводжуване перевезення						80,4	19,6
Вагон.	7	26763,9	9320,0	36083,9	1270,6	75,3	24,7
Ваг. приск.	5	36375,3	7320,0	43695,3	1538,6	83,8	16,2
Марш.	5	24546,3	7320,0	31866,3	1122,1	78,1	21,9
Потяг	2	21774,3	4320,0	26094,3	918,8	84,4	15,6
Супроводжувальне перевезення (1 водій)						56,6	43,4
Вагон.	7	29404,2	32770,0	62174,2	2189,2	45,9	54,1
Ваг. приск.	5	39015,6	23970,0	62985,6	2217,8	61,0	39,0
Марш.	5	27186,6	23970,0	51156,6	1801,3	51,6	48,4
Потяг	2	24414,6	10770,0	35184,6	1238,9	67,9	32,1
Супроводжувальне перевезення (2 воді)						53,5	46,5
Вагон.	7	30456,5	39070,0	69526,5	2448,1	42,5	57,5
Ваг. приск.	5	40068,0	28470,0	68538,0	2413,3	57,5	42,5
Марш.	5	28238,9	28470,0	56708,9	1996,8	48,3	51,7
Потяг	2	25466,9	12570,0	38036,9	1339,3	65,5	34,5
Перевезення у власному ТЗ							
Несупроводжуване перевезення						91,2	8,8
Вагон.	7	26763,9	3248,0	30011,9	1056,8	89,7	10,3
Ваг. приск.	5	36375,3	2796,0	39171,3	1379,3	93,1	6,9
Марш.	5	24546,3	2796,0	27342,3	962,8	90,3	9,7
Потяг	2	21774,3	2118,0	23892,3	841,3	91,7	8,3
Супроводжуване перевезення (1 водій)						74,0	26,0
Вагон.	7	29404,2	14281,0	43685,2	1538,2	66,1	33,9
Ваг. приск.	5	39015,6	10639,0	49654,6	1748,4	77,9	22,1
Марш.	5	27186,6	10639,0	37825,6	1331,9	70,6	29,4
Потяг	2	24414,6	5176,0	29590,6	1041,9	81,5	18,5
Супроводжуване перевезення (2 воді)						68,5	31,5
Вагон.	7	30456,5	19881,0	50337,5	1772,4	59,2	40,8
Ваг. приск.	5	40068,0	14639,0	54707,0	1926,3	72,4	27,6
Марш.	5	28238,9	14639,0	42877,9	1509,8	64,5	35,5
Потяг	2	25466,9	6776,0	32242,9	1135,3	77,9	22,1

Крім того, у загальній величині витрат на перевезення частка залізничних витрат складає від 80...90% при несупроводжуваному перевезенні до 55%...75%

при супроводі; при цьому частка автотранспорту більша за використання вантажовідправником орендованого автотранспорту.

3.4 Визначення витрат залізничним перевезенням контейнерних перевезень гуманітарних вантажів

Для порівняльної оцінки ефективності контрейлерної технології визначимо також витрати відправника вантажу у разі прямого залізничного перевезення контейнера за маршрутом Чоп-Ліски-Дніпро. При цьому розглянемо варіанти, коли перевезення здійснюється в орендованому та власному 20-футовому універсальному контейнері на платформі власності ЦТЛ повагонною, маршрутною відправкою, а також у складі контейнерного поїзда. Витрати відправника вантажу на перевезення контейнера залізницею можуть бути визначені за формулою:

$$S_{\text{конт(зал)}} = C_{\text{погр}} + C_{\text{дост}} + C_{\text{зал}} + C_{\text{арен(конт)}}, \quad (3.14)$$

де $C_{\text{арен(конт)}}$ - витрати на оренду контейнера, грн.

Витрати на навантаження контейнера в пункті відправлення можуть бути прийняті 1270 грн. (аналогічно розглянутим схемам доставки), а витрати на доставку контейнера на термінал Ліски – Дніпро орендованим автомобілем – 1050 грн., а власним автотранспортом – 396 грн. (як для несупроводжуваного контрейлерного перевезення).

Витрати на залізничне перевезення визначаються за формулою (3.5); при цьому витрати за тарифом – за формулою (3.6). Тарифна ставка (інфраструктурна складова) за перевезення одного завантаженого власного (оренованого)

контейнера у власних (орендованих) вагонах визначається для відстані 1312 км становить $C_{\text{тар(вант)}} = 2869$ грн/конт. та $C_{\text{тар(пор)}} = 2068$ грн/конт.

Порожній пробіг фітинової платформи визначається за формулою (3.7) і становить з урахуванням коефіцієнта порожнього пробігу $k_{\text{пор}} = 0,05$:

$$L_{\text{т(пор)}} = 0,05 * 1312 = 66 \text{ км.}$$

Інфраструктурна складова для порожніх фітингових платформ власності ЦТЛ визначається за тарифною відстанню порожнього рейсу (66 км) та становить $C_{\text{тар(пор)}} = 57,3$ грн. Поправочний коефіцієнт для порожніх платформ $k_{\text{тар(пор)}} = 1,885$.

Плата за оренду вагона ЦТЛ (центр транспортної логістики) нараховується за тарифним терміном доставки з урахуванням $T_{\text{дод}}$; при цьому добова ставка оренди фітингової платформи ЦТЛ складає $e_{\text{ЦТЛ}} = 727,2$ грн.

Термін доставки завантаженої контрейлерної платформи визначається за формулою (3.4) і в залежності від швидкості доставки складає 7, 5 та 2 діб. Термін повернення порожньої платформи ЦТЛ складе:

- вагонне відправлення: $T_{\text{пор(ваг)}} = 66 / 200 = 0,33$ діб; прийнято 1 добу;
- маршрутне відправлення: $T_{\text{пор(міс)}} = 66 / 320 = 0,21$ діб; прийнято 1 добу;
- Контрейлерний поїзд: $T_{\text{пор(поїзд)}} = 66 / 700 = 0,09$ діб; прийнято 1 добу.

Додаткові платежі та збори включають:

- зважування автомобіля з контейнером – 187,6 грн.;
- навантаження контейнера краном – 331,92 грн./т;
- запірно-пломбувальний пристрій – 134,21 грн.

Разом додаткові платежі та збори становитимуть 653,73 грн.

Добову ставку оренду 20-ти футового універсального контейнера визначено на основі усереднених даних спеціалізованих сайтів та прийнято на рівні 60 грн/добу. У разі використання власного контейнера ця стаття витрат виключається.

Розрахунки витрат відправника вантажу при залізничній доставці 20-ти футового універсального контейнера за маршрутом Чоп - Лиски - Дніпро за різними варіантами організації перевезення наведено в табл. 3.10.

Таблиця 3.10 – Розрахунок залізничного перевезенням контейнерних перевезень гуманітарних вантажів

Відправка	Спогр, грн	Сдост, грн	Скор., км/добу	Твант, діб	Твант+ Тдод, діб	Свант, грн	Ввант, грн	Тпор, діб	Тпор+ Тдод, діб	Спор, грн	Впор, грн	Сдод, грн	Сар(конт), грн	Загалом, грн	Загалом, usd
Перевезення орендованого контейнера															
Вагон.	1270	1050	200	7	8	5201,5	5817,6	1	2	3749,3	1454,4	653,73	420	19616,5	690,7
Ваг. приск.	1270	1050	320	5	6	10403	4363,2	1	2	3749,3	1454,4	653,73	300	23243,6	818,4
Марш.	1270	1050	320	5	6	5201,5	4363,2	1	2	3749,3	1454,4	653,73	300	18042,1	635,3
Потяг	1270	1050	700	2	3	5201,5	2118,6	1	2	3749,3	1454,4	653,73	120	15680,5	552,1
Перевезення власного контейнеру															
Вагон.	1270	396	200	7	8	5201,5	5817,6	1	2	3749,3	1454,4	653,73	0	18542,5	652,9
Ваг. приск.	1270	396	320	5	6	10403	4363,2	1	2	3749,3	1454,4	653,73	0	22289,6	784,8
Марш.	1270	396	320	5	6	5201,5	4363,2	1	2	3749,3	1454,4	653,73	0	17088,1	601,7
Потяг	1270	396	700	2	3	5201,5	2118,6	1	2	3749,3	1454,4	653,73	0	14906,5	524,9

Аналіз результатів розрахунків показує, що пряма контейнерна доставка залізничним транспортом за розглянутим маршрутом є вигідною для відправника вантажу, і в порівнянні з контрейлерним, і в порівнянні з прямим автомобільним перевезенням:

– порівняно з автоперевезенням вантажу в орендованому ТЗ (1250 usd), залізничне перевезення контейнера ефективніше для будь-якої схеми відправлення; при цьому економія відправника вантажу становить від 432 usd (–35%) при прискореному вагонному відправленні до 725 usd (58%) при перевезенні контейнерним поїздом у власному контейнері.

– контейнерне перевезення залізницею також може конкурувати з автоперевезенням у власному ТЗ у разі організації перевезення контейнерів маршрутами або спеціалізованими контейнерними поїздами; при цьому економія відправника вантажу складає від 41 usd (6%) при маршрутному перевезенні в орендованому контейнері до 151 usd (22%) при перевезенні контейнерним поїздом у власному контейнері.

На підставі виконаних розрахунків можна зробити висновок, що найбільш вигідною схемою доставки вантажу між терміналами Чоп - Лиски - Дніпро є пряме залізничне перевезення контейнера - ця схема доставки за рівнем витрат практично можна порівняти з прямим автоперевезенням власним автотранспортом і істотно дешевше для відправника вантажу в порівнянні з контрейлерним перевезенням і автоперевезенням орендованим транспортом. При цьому найбільшого ефекту досягається при організації перевезення спеціалізованими контейнерними поїздами.

Контрейлерне перевезення за чинних тарифів може конкурувати з автомобільним перевезенням, яке виконується орендованим транспортом, у разі організації залізничного руху маршрутними відправками або контрейлерними поїздами.

Підсумкові дані про величину витрат при перевезенні вантажів між терміналами Дніпро-Ліски та Чоп за різними схемами доставки наведені в табл. 3.11.

Таблиця 3.11 – Витрати на перевезення за маршрутом Дніпро-Ліски – Чоп

Контрейлерна						Контейнерне	
Орендований ТЗ			Власний ТЗ			Оренда контейн.	Власн. контейн.
Несупров.	Супров. (1 вод)	Супров. (2 вод)	Несупров.	Супров. (1 вод)	Супров. (2 вод)		
Вагонне відправлення							
1326,5	2133,3	2392,2	1112,7	1482,3	1716,5	690,7	652,9
Вагонне прискорене відправлення							
1594,5	2161,9	2357,4	1435,2	1692,5	1870,4	818,4	784,8
Маршрутне відправлення							
1178,0	1745,4	1940,9	1018,7	1276,0	1453,9	635,3	601,7
Контрейлерний/контейнерний поїзд							
974,7	1183,0	1283,4	897,2	986,0	1079,4	552,1	524,9

У табл. 3.11 виділено осередки, які відповідають більш доцільній технології перевезень, порівняно з аналогічним автоперевезенням.

Виконані розрахунки та дослідження показали, що в Україні нині не є вигідними для відправників гуманітарних вантажів, як порівняно з автомобільними перевезеннями, так і залізничними. Серед причин – відсутність будь-якої державної підтримки комбінованих перевезень, на відміну країн Європи. Чинні тарифи Укрзалізниці не передбачають жодних преференцій для відправників контрейлерів. Як показав аналіз, до 40% оплати за залізничним тарифом за перевезення контрейлерної платформи становить плата за порожній рейс, яка була введена в 2018 р., у той час як при перевезенні контейнерів частка порожнього рейсу для фітінгових платформ становить 25 ...30%.

Крім того, при контрейлерних перевезеннях значна частина витрат (до 45%) припадає на автомобільну складову, особливо при перевезенні та використанні вантажовідправником орендованого автотранспорту (плата за користування ТЗ, зарплата водіїв), що також збільшує загальні витрати вантажовідправника.

Разом з тим, навіть за існуючої тарифної системи у разі організації руху маршрутними та, особливо, контрейлерними поїздами перевезення вантажів за комбінованою технологією може бути вигідним для відправників вантажу, тим

більше в більшості випадків вони не мають власного автотранспорту і користуються найманим.

Безумовно, контрейлерна технологія екологічніша і дозволяє зберегти автодороги, а для власників автопоїздів – скоротити витрати на паливо та ремонт рухомого складу. Однак, незважаючи на вказані переваги, вантажовласники керуються насамперед економічною доцільністю, а Укрзалізниця, у свою чергу, проводить досить слабку маркетингову політику щодо просування комбінованих технологій перевезення. Крім того, практично відсутня інфраструктура для виконання вантажно-розвантажувальних операцій та спеціалізовані термінали для організації контрейлерних перевезень. Очевидно, що без суттєвої державної підтримки та стратегії розвитку комбінованих перевезень нині контрейлерні перевезення не набудуть в Україні широкого поширення.

Висновки до розділу 3

Проектна частина кваліфікаційної роботи присвячена розробці рекомендаціям щодо управління волонтерською доставкою предметів спеціального призначення до кінцевого місця споживання.

Було з'ясовано, що Україна має значний потенціал щодо розвитку комбінованих перевезень, зокрема, у міжнародному сполученні. Цей напрямок визначений у «Національній транспортній стратегії України до 2030 року» як один із найпріоритетніших.

Однією з найефективніших і технологій перспективних комбінованих перевезень є контрейлерні перевезення, які широко використовуються в США та ЄС і поєднують у собі маневреність автомобільного транспорту, а також екологічність, економічність та надійність залізничного. У ЄС до 30% усіх вантажних перевезень здійснюється з використанням контрейлерної технології.

В Україні контрейлерна технологія практично не використовується, незважаючи на позитивний досвід поїздів «Вікінг» та «Ярослав». Серед причин: відсутність державної підтримки контрейлерних перевезень, негнучка тарифна політика Укрзалізниці, відсутність відповідного рухомого складу та термінальної інфраструктури.

У сучасних умовах для України доцільно використовувати найдешевшу технологію торцевого або горизонтального завантаження за допомогою спеціальних рамп, а також платформи вітчизняного виробництва моделі 13-4095.

Досвід контрейлерних перевезень у країнах ЄС, США та в Україні показує, що їх застосування найдоцільніше на маршрутах, що перевищують 1000 км, і особливо ефективні у міжнародному сполученні.

Виконана оцінка витрат вантажовідправників при перевезенні вантажів між терміналами Чоп - Ліски - Дніпро та показала, що в структурі витрат на контрейлерне перевезення частка залізничної складової знаходиться в межах від 80...90% при несупроводжуваному перевезенні до 55%...75% при супроводжуваній; при цьому частка автотранспорту більша за використання вантажовідправником орендованого автотранспорту. Окрім того, до 40% оплати за залізничним тарифом за перевезення контрейлерної платформи складає плата за порожній рейс, запроваджена у 2018 р.

Порівняльна оцінка витрат вантажовідправників на перевезення гуманітарних вантажів за різними технологіями показала, що за існуючої тарифної політики Укрзалізниці контрейлерні перевезення можуть конкурувати з автомобільними лише за умови використання вантажовідправником найманого (оренованого) автотранспорту. Найбільш ефективним є несупроводжуване контрейлерне перевезення маршрутними відправками та спеціалізованими поїздами; при цьому економія витрат вантажовідправника, порівняно з автоперевезенням, становитиме 275 USD (-22%) при несупроводжуваному перевезенні та 67 USD (-5%) при супроводі з одним водієм.

ВИСНОВКИ ТА РЕКОМЕНДАЦІЇ

Підсумовуючи проведені у кваліфікаційній роботі аналізи та розрахунки, можна зазначити, що феномен волонтерської діяльності є важливим соціальним явищем і головною запорукою існування громадянського суспільства. Діяльність добровільних організацій на подолання соціальних проблем є головною ознакою свідомого і активного населення. Рішучі дії з боку громади сприяють розвитку суспільства, зменшенню соціальних проблем або природних катастроф, волонтерська робота може впливати на внутрішню і зовнішню політику держави. Основними принципами, якими керуються волонтери є: добровільність, щирість, миролюбивість і милосердя. Такі фундаментальні людські якості виховують населення у атмосфері розуміння і толерантності. У кризові періоди розвитку суспільства волонтерські організації приходять на допомогу державі, якщо та не справляється з усіма викликами. Волонтерська діяльність наголошує на рішучості населення до вирішення проблемних питань, це показник свободи і прагнення справедливості у рівній мірі для усіх.

Теоретична частина кваліфікаційної роботи присвячена теоретичним питанням основи управління волонтерською доставкою предметів спеціального призначення до кінцевого місця споживання.

Було з'ясовано, що в умовах війни, розпочатої російською федерацією проти України 24 лютого 2022 року, значущість такого суспільно корисного явища, як волонтерство, суттєво підвищилася: кількість громадян України, залучених до благодійної та волонтерської діяльності, суттєво зросла і продовжує збільшуватися. У роботі проаналізований феномен волонтерства в Україні, пов'язаний саме з початком воєнних дій та нетерпимості громадян до чужого горя та цинічності влади російської федерації, яка розв'язала війну.

Із системного аналізу законодавства, яке описано в теоретичній частині кваліфікаційної роботи, було встановлено, що воно потребує значних доповнень та доопрацювань, адже виклики війни потребують нових удосконалених

інструментів волонтерської діяльності підвищення престижу цього виду зайнятості та залучення якнайбільше верств населення до цього виду діяльності. Тому були сформовані й описані окремі інструменти волонтерської діяльності, які допоможуть розвитку та популяризації волонтерства і в майбутньому. Надзвичайно важливим елементом, який потребує подальшого закріплення на законодавчому рівні, є запровадження інституту юридичного волонтерства через внесення змін до Закону України «Про адвокатуру та адвокатську діяльність», які створять для адвокатів сприятливі умови та зацікавленість у здійсненні такої діяльності.

Проведений аналіз динаміки змін українського волонтерства в умовах збройної російської агресії дозволив визначити характерні риси, особливості його нинішнього стану (у період повномасштабного вторгнення), ними є такі:

- «спалах» волонтерської активності у 2022 р. має загальнонаціональний вимір, а з урахуванням допомоги з боку світової спільноти – розкрилися потужності й ресурси міжнародного волонтерства на допомогу Україні.
- зберігається потужна спадкоємність досвіду самоорганізованої волонтерської діяльності українських громадян, набутий протягом першої хвили «спалаху» волонтерського руху (2014-2016 рр.), що посилив потужності українського волонтерства у період повномасштабного вторгнення у 2022 р.;
- суттєво зріс рівень скоординованої співпраці волонтерських організацій з державними органами;
 - створюються спільні веб-платформи волонтерських організацій з державними структурами вищого рівня;
 - створено ефективну та прозору для внутрішніх та міжнародних партнерів систему обліку волонтерської та благодійницької допомоги в онлайн-форматі, яка надходить від донорів для потреб ЗСУ та постраждалим громадянам;
 - відбулося суттєве розширення спектру та масштабності волонтерської допомоги як українській армії, ЗСУ, так і громадянам;

- волонтери отримали можливість та виявили високу організаційну й фінансову спроможність у придбанні високотехнологічного обладнання військового призначення (квадрокоптерів, безпілотників, бойових та розвідувальних дронів, багатоцільових комплексів БПЛА, сучасних систем зв'язку, транспортних засобів (броньовані авто) тощо), його доставки до місць призначення;

- інформаційно-комунікативні, цифрові, мережеві технології стають ефективним і потужним інструментом інституціоналізації волонтерського руху в Україні.

- радикальне підвищення рівня інституціоналізації волонтерського руху, формування потужних волонтерських структур з високим авторитетом та довіри, залучення ресурсів цифровізації та платформізації знижують можливості для шахрайства й псевдоволонтерства.

Результати проведеного дослідження свідчать про масштабне залучення та широке використання сучасних інформаційно-комунікативних, цифрових та мережевих технологій в українському волонтерстві через процеси цифровізації, платформізації та мережізації волонтерської діяльності. Ключовими трендами в цьому аспекті є наступні:

- платформізація волонтерства дозволила на новітній технологічній основі значно розширити спектр, рівень упорядкованості та скоординованості зусиль різних суб'єктів для надання волонтерської допомоги цільовим групам; спростити процедуру її отримання тими, хто цього потребує;

- суттєве зросла роль, розширився спектр напрямів використання сучасних месенджерів та мобільних застосунків, які за своєю функціями вже перетворились у фактично базові застосунки щодо обміну всіма видами інформації (в тому числі аудіо- та відео) та організації адресної взаємодії (через створення груп в месенджерах);

- залучення та використання ІКТ, цифрових та мережевих технологій посилило сталість і стійкість українських волонтерських структур, їхню організаційно-координуючу, комунікативну, фінансову спроможність,

прозорість діяльності; підвищило ефективність і спектр надання волонтерської допомоги, спростило процедуру отримання допомоги і дозволяє швидко залучитися до волонтерства бажаючим тощо;

– широке використання можливостей сучасних ІКТ, цифрових та мережевих технологій, платформізація волонтерської діяльності стають комунікативною і технологічною основою організації взаємодії як в межах самої волонтерської спільноти, так і в колі взаємодії із цільовими групами та донорами, вітчизняними та міжнародними партнерами.

– широке використання ІКТ, цифрових технологій українською молоддю, серед яких багато волонтерів, відкриває широкі перспективи для подальшого розвитку українського волонтерства на новій технологічній основі.

Отже, волонтерський рух в Україні згуртував активних, свідомих громадян; посприяв налагодженню ефективної співпраці між громадянським суспільством та державними структурами, став свідченням прояву героїзму, мужності, згуртованості українців, зіграв значну роль в зміцненні обороноздатності країни, налагодив і надає неоціненну допомогу українським військовикам, воїнам ЗСУ, цивільному населенню, що постраждало від руйнівних наслідків війни. Українське волонтерство вносить гідний внесок в розвиток міжнародного волонтерства, вже сформувало культуру, спрямовану на поширення цінностей миру, безпеки, відповідальності, гуманізму, взаємодопомоги, життєстійкості

У підсумку теоретичної частини кваліфікаційної частини було розглянуто роль логістики у волонтерських проектах. З'ясовано, що гуманітарна логістика є однією з найважливіших сфер логістики, яка дає можливість забезпечувати необхідними товарами постраждалих під час різноманітних кризових ситуацій, в тому числі і під час жорстоких війн.

Вітчизняні логістичні компанії зробили значний внесок у вирішення гуманітарної кризи в східних регіонах України, виступаючи в ролі центрів збору фінансової та продовольчої допомоги, а також надаючи українцям безкоштовні логістичні послуги.

Складнощі роботи з гуманітарними вантажами полягають у відсутності єдиного координаційного центру, який би регулював колосальну роботу благодійних фондів, волонтерів, мав інформацію про потреби на рівні країни і зміг би коректно розподіляти надану допомогу. Це б дозволило здійснювати планування логістики, контролювати рух товарів у логістичних ланцюгах поставок. Пророблена величезна робота зі збору допомоги часом втрачає свою актуальність у зв'язку з тим, що не вчасно поступає інформація про те, на якій ділянці існує найбільша в ній потреба і куди саме її потрібно відправляти.

Було з'ясовано, що погано налагоджена координація між різними учасниками логістичного ланцюга призводить до сповільнення відправлення та доставки гуманітарних вантажів.

Аналітична частина кваліфікаційної роботи присвячена аналізу волонтерського руху в Україні та логістичного забезпечення перевезення гуманітарних вантажів

Дослідження показало, що повномасштабна війна мобілізувала українців допомагати як ЗСУ, так й іншим бенефіціарам – наприклад, волонтерським організаціям та благодійним фондам. Аналіз соціального опитування показав, що більшість допомагає грошима, однак залучення до волонтерської діяльності також значно виросло. Українці значно довіряють волонтерським об'єднанням та благодійним фондам (довіра до останніх виросла порівняно з минулим роком). Вони не надто охоче перевіряють благодійні фонди, більше покладаючись на досвід друзів та знайомих. Більшість тих, хто долучилися до волонтерської чи благодійної діяльності, планують робити це і в майбутньому, деякі навіть більш інтенсивно, ніж під час війни. Отже, повномасштабна війна не лише спричинила сплеск благодійності, але й може стати поштовхом для постійно вищого рівня благодійності та волонтерства у майбутньому.

Волонтери та благодійні фонди вирішують багато проблем швидше й ефективніше, ніж держава. Отже, важливо зберегти ці навички та структури й у мирний час – адже проблем під час відбудови буде не менше, ніж під час війни, а можливості держави їх вирішувати певний час залишатимуться обмеженими.

Об'єктом дослідження є волонтерська організація «Повернись Живим», діяльність якої також проаналізовано в даному розділі кваліфікаційної роботи. ВО «Повернись живим» діє з 2014 року. Основна мета — зробити Сили оборони ефективнішими, допомогти зберегти життя військових і системно протидіяти ворогові. Для цього організація, за рахунок благодійних внесків, закупає обладнання, зокрема, тепловізійну оптику, квадрокоптери, автомобілі, системи спостереження та розвідки.

Соціальне значення волонтерської діяльності «Повернись Живим» показала, що це є запорукою успішного функціонування суспільства, а також однією з найголовніших складових громадянського суспільства. Під час кризових подій в Україні ВО «Повернись Живим» значно вплинула на перебіг подій, відбулась організована підтримка і допомога армії, переселенцям та усім, хто зазнав негативного впливу від війни.

У підсумку аналітичної частини кваліфікаційної роботи проведено аналіз логістичного забезпечення перевезення гуманітарних вантажів в Україну.

Затяжний характер військових дій та збільшення допомоги західних країн, як в гуманітарному, так і у військовому аспекті, тривале блокування морських портів, що унеможливорює повноцінний експорт сільськогосподарської та промислової продукції, спонукатиме створення нових та розвиток існуючих логістичних хабів як гуманітарного, так і загального спрямування. Зважаючи на розташування лінії фронту, найбільш раціональним є розташування таких хабів на західних кордонах України.

Для зменшення витрат та скорочення часу на введення в дію таких хабів доцільно розташовувати їх на базі існуючих об'єктів – прикордонних залізничних станцій, перевантажувальних комплексів, пунктів перестановки залізничних візків тощо. Крім того, необхідний розвиток термінальної мережі всередині країни в декілька ешелонів – стратегічного, тактичного та оперативного призначення. При створенні хабів двох нижніх рівнів обов'язкова наявність тісної координації між військовими та цивільними адміністраціями, що довело свою ефективність, починаючи з 2014 року.

Створені на західному кордоні хаби мають бути пристосовані для виконання як гуманітарної функції, так і для забезпечення експортно- імпорتنих перевезень сільськогосподарських та промислових вантажів. Навіть за умови часткового чи повного відновлення роботи морських портів, перевезення вантажів залізничним та автомобільним транспортом як у напрямку України, так і у зворотному – до країн Європейського Союзу залишиться актуальним. Таким чином, створення та розвиток мережі логістичних хабів є наразі актуальним та нагальним питанням для нашої країни. Реалізація ж таких масштабних інфраструктурних проектів неможлива без залучення значних інвестицій на засадах державно- приватного партнерства.

Проектна частина кваліфікаційної роботи присвячена розробці рекомендаціям щодо управління волонтерською доставкою предметів спеціального призначення до кінцевого місця споживання.

Було з'ясовано, що Україна має значний потенціал щодо розвитку комбінованих перевезень, зокрема, у міжнародному сполученні. Цей напрямок визначений у «Національній транспортній стратегії України до 2030 року» як один із найпріоритетніших.

Однією з найефективніших і технологій перспективних комбінованих перевезень є контрейлерні перевезення, які широко використовуються в США та ЄС і поєднують у собі маневреність автомобільного транспорту, а також екологічність, економічність та надійність залізничного. У ЄС до 30% усіх вантажних перевезень здійснюється з використанням контрейлерної технології.

В Україні контрейлерна технологія практично не використовується, незважаючи на позитивний досвід поїздів «Вікінг» та «Ярослав». Серед причин: відсутність державної підтримки контрейлерних перевезень, негнучка тарифна політика Укрзалізниці, відсутність відповідного рухомого складу та термінальної інфраструктури.

У сучасних умовах для України доцільно використовувати найдешевшу технологію торцевого або горизонтального завантаження за допомогою спеціальних рамп, а також платформи вітчизняного виробництва моделі 13-4095.

Досвід контрейлерних перевезень у країнах ЄС, США та в Україні показує, що їх застосування найдоцільніше на маршрутах, що перевищують 1000 км, і особливо ефективні у міжнародному сполученні.

Виконана оцінка витрат вантажовідправників при перевезенні вантажів між терміналами Чоп - Ліски - Дніпро та показала, що в структурі витрат на контрейлерне перевезення частка залізничної складової знаходиться в межах від 80...90% при несупроводжуваному перевезенні до 55%...75% при супроводжуваній; при цьому частка автотранспорту більша за використання вантажовідправником орендованого автотранспорту. Окрім того, до 40% оплати за залізничним тарифом за перевезення контрейлерної платформи складає плата за порожній рейс, запроваджена у 2018 р.

Порівняльна оцінка витрат вантажовідправників на перевезення гуманітарних вантажів за різними технологіями показала, що за існуючої тарифної політики Укрзалізниці контрейлерні перевезення можуть конкурувати з автомобільними лише за умови використання вантажовідправником найманого (оренованого) автотранспорту. Найбільш ефективним є несупроводжуване контрейлерне перевезення маршрутними відправками та спеціалізованими поїздами; при цьому економія витрат вантажовідправника, порівняно з автоперевезенням, становитиме 275 USD (22%) при несупроводжуваному перевезенні та 67 USD (5%) при супроводі з одним водієм.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Конституція України від 28.06.1996р. (із змінами, внесеними згідно із Законом № 742-VII від 21.02.2014р.) // <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80>
2. Закон України «Про благодійну діяльність та благодійні організації» від 05.07.2012р. (зі змінами, внесеними згідно із Законом № 1668-VII від 02.09.2014р.) // [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/5073-17>
3. Закон України «Про волонтерську діяльність» від 19.04.2011р. (зі змінами, внесеними згідно із Законом № 246-VIII від 05.03.2015р.) // [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/3236-17>
4. Закон України «Про громадські об'єднання» від 22.03.2012р. (зі змінами, внесеними згідно із Законом № 835-VIII від 26.11.2015р.) // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/4572-17>
5. Закон України «Про соціальні послуги» від 19.06.2003 р. (зі змінами, внесеними згідно із Законом № 936-VIII від 26.01.2016р.) // [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/966-15>
6. Закон України «Про страхування» від 07.03.1996р. (зі змінами, внесеними згідно із Законом № 922-VIII від 25.12.2015р.) // [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/85/96-%D0%B2%D1%80>
7. Національна стратегія сприяння розвитку громадянського суспільства в Україні на 2016-2020 роки. Затверджено Указом Президента України від 26 лютого 2016 року № 68/2016 // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/68/2016>

8. Порядок та умови виплати грошової допомоги у разі загибелі (смерті) або інвалідності волонтера внаслідок поранення (контузії, травми або каліцтва), отриманого під час надання волонтерської допомоги в районі проведення антитерористичної операції, бойових дій та збройного конфлікту. Затверджено Постановою Кабінету Міністрів України від 19 серпня 2015 р. № 604 // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/604-2015-%D0%BF/paran10#n10>.

9. Адащик А. С., Каплій О. В. (2022). Порядок ввезення гуманітарної допомоги на територію України в умовах воєнного стану. Сучасні тенденції розбудови правової держави в Україні та світі, 19.

10. Баковецька О. (2020). Волонтерський рух в Україні на сучасному етапі розвитку. Літопис Волині, (23), 36-41.

11. Блоха Ю. (2023). Світоглядні засади волонтерства в Україні в умовах війни. Філософські обрії, (47), 80-88.

12. Бурлінгас-Оплаканець С. В., Смерічевська С. В. (2023). Ключові фактори впливу на організацію виробничої логістики в Україні в умовах війни. Бізнес, інновації, менеджмент: проблеми та перспективи, 154-154.

13. Віблій П. І., Блавт, А. А. (2023). Інвестиційний потенціал України в умовах війни. Галицький економічний вісник, 82(3), 80-89.

14. Волков С. В. (2023). Міжнародна гуманітарна допомога для України: кримінологічний дискурс. Юридичний вісник, 70.

15. Волохова І. В., Волохов В. А., Лук'янова О. М. (2022). Фактори впливу на логістичне забезпечення України в умовах війни. Вісник економіки транспорту і промисловості, (80), 106-111.

16. Гетьман Д., Смерічевська С. В. Інноваційні тренди в управлінні ланцюгами постачань. Проблеми підготовки професійних кадрів з логістики в умовах глобального конкурентного середовища, 162.

17. Головка Л. В., Головка, Т. В. (2023). Логістика як вагомий фактор надання волонтерських послуг в умовах воєнного стану. Збірник тез, 310 с.

18. Горелов Д. М., Корнієвський О. А. Волонтерський рух: світовий досвід та українські громадянські практики (аналітична доповідь). — Київ : [Національний інститут стратегічних досліджень](#), 2019. — 36 с.
19. Горінов П. В. (2022). Адміністративно-правовий статус волонтера у період дії воєнного стану в Україні. Київський часопис права, (3), 54-61.
20. Горошкова Л. А., Васильєва О. О., Маслова О. В., Сумець О. М. (2023). Річкова логістика в умовах війни та повоєнного відновлення України: стан та перспективи. Bulletin of Uzhgorod University. Economy series, 3(44), 37-42.
21. Гринів Н. (2023). Гуманітарна логістика як інструмент трансформації логістичних потоків в умовах воєнного часу. Економіка та суспільство, (56).
22. Гриценко С. І., Демус, А. О. (2023, June). Проектування процесу імпорту гуманітарної допомоги. In The 4 th International scientific and practical conference “Modern problems of science, education and society”(June 19-21, 2023) SPC “Sci-conf. com. ua”, Kyiv, Ukraine. 2023. 1281 p. (p. 806).
23. Єсіна Н. О. (2017). Поняття та сутність волонтерської діяльності в Україні. Сучасне суспільство, (1), С. 73-80.
24. Завербний А., Дзуліт З., Вуєк, Х. (2022). Особливості формування логістичних ланцюгів в умовах війни та у післявоєнний період. Економіка та суспільство, (43).
25. Заглинська Л. В., Лукомська О. І. (2023, January). Ефективна логістика як фактор економічного розвитку в сучасних реаліях України. In The 11 th International scientific and practical conference “Modern research in world science”(January 29-31, 2023) SPC “Sci-conf. com. ua”, Lviv, Ukraine. 2023. 1579 p. (p. 1244).
26. Зяйлик М., Горин Р., Гач, Ю. (2023). Вплив воєнних конфліктів на логістику. Збірник тез III Міжнародної наукової конференції „Воєнні конфлікти та техногенні катастрофи: історичні та психологічні наслідки“, С. 143-144.

27. Кавилін О. А. Динаміка політичної участі молоді в незалежній Україні // Гілея: науковий вісник : збірник наукових праць / Укр. акад. наук, Нац. пед. ун-т ім. М. П. Драгоманова. — 2019. — № 93. — С. 361—364.
28. Кальченко Ю. О. Транспортна логістика в Україні у воєнний час. <http://dspace.univer.kharkov.ua/handle/123456789/17562>, 139.
29. Кислий А. О. (2023). Розбудова залізничної інфраструктури як форма реалізації післявоєнної відбудови України. Бізнес, інновації, менеджмент: проблеми та перспективи, С. 162-162.
30. Когут І., Степанюк О. (2022). Організаційно-методичні особливості реалізації спортивної волонтерської діяльності в освітніх закладах України та світу. Теорія і методика фізичного виховання і спорту, (2), С. 71-75.
31. Коробкова О. М. (2023). Логістична діяльність підприємств в умовах воєнного стану. Actual problems of modern science, (4), С. 457-459.
32. Котелевець А. (2021). Волонтерство онлайн: виклики сьогодення. Соціальна робота та соціальна освіта, (1 (6)), С. 98-104.
33. Кривов'язюк І. (2023). Митна логістика в умовах воєнного стану в Україні. Collection of scientific papers «SCIENTIA», (September 22, 2023; Singapore, Singapore), С. 28-30.
34. Кулик В. А., Онищенко О. В. Транспортно-логістичний кластер: формування, функціонування, аналіз діяльності. Монографія. – Кременчук : ТОВ «Кременчуцька міська друкарня», 2016. – 228 с.
35. Кушнір Ю. Б., Блага М. М., Поп М. В., Поп Ю. В. (2023). Логістика та міжнародна торгівля України в умовах війни. Науковий вісник Ужгородського університету. Серія «Економіка», (1 (61)), С. 23-25.
36. Липитчук О. (2022). Тенденції розвитку волонтерського руху в Україні. Scientific Collection «InterConf», (118), С. 180-188.
37. Литюга Ю., Морожик О. (2022). Логістика як ключовий фактор функціонування підприємства у військових умовах. ДВНЗ «КНЕУ ім. Вадима Гетьмана, С.358-361.

38. Литюга Ю., Морожик О. (2022). Логістика як ключовий фактор функціонування підприємства у військових умовах. ДВНЗ «КНЕУ ім. Вадима Гетьмана, С. 358-361.

39. Мазій І. В. (2018). Аналіз міжнародних документів у сфері волонтерського руху. Інвестиції: практика та досвід, (8), С. 114-117.

40. Мазій І. В. (2018). Пріоритетні напрями волонтерської діяльності у провідних країнах світу. Інвестиції: практика та досвід, (10), С. 121-125.

41. Мазур Н.О., Целюх Н.О., Целюх Ю.О. (2020). Тенденції та мотиви розвитку волонтерства в Україні. Bulletin National University of Water and Environmental Engineering, 4(92), 177-185.

42. Мартинець Г. С. Оптимізація логістичних систем. In The XII International Scientific and Practical Conference" Youth, education and science through today's challenges", November 04-06, 2023, Bordeaux, France. 454 p. (p. 173).

43. Новожилова М. В., Гудак Р. В., Чуб О. І. (2020). Оцінка ефективності засобів ліквідації надзвичайної ситуації природного характеру методами нечіткої логіки. Комунальне господарство міст, (154), С. 126-132.

44. Новосад Р. В. (2020). Волонтерство в умовах збройного конфлікту: особливості правового статусу. Trends in the development of modern scientific thought, 10, 256 с.

45. Огороков А. М., Вернигора, Р. В., Огорокова, Ю. І., Чернова О. О. (2022). Концепція створення та розвитку гуманітарних хабів в Україні в умовах військової агресії. Транспортні системи та технології перевезень, (23), С. 38-38.

46. Офіційний сайт волонтерської організації, благодійного фонду «Повернись живим». Режим доступу: <https://savelife.in.ua/reporting/?reportingType=%22purchase%22>

47. Панькова О. В., Касперович О. Ю., Іщенко О. В. (2016). Розвиток волонтерської діяльності в Україні як прояв активізації соціальних ресурсів громадянського суспільства: специфіка, проблеми та перспективи. Український соціум, (2), С. 25-40.

48. Панькова О., Касперович О. (2022). Український волонтерський рух в умовах збройної російської агресії в контексті національних та глобальних викликів і можливостей післявоєнного відновлення країни. Журнал європейської економіки, 21(3), 277-294.

49. Підгайна В. В. (2023). Волонтерський рух в умовах повномасштабної війни в Україні. Актуальні проблеми сучасної науки в дослідженнях молодих учених, курсантів та студентів: тези доп. Всеукр. наук.-практ. конф.(м. Вінниця, 17 травн. 2023 р.).–Вінниця: ХНУВС, 2023.–С. 423-426.

50. Поливода А. (2022). Логістичні стратегії в економіці України. Матеріали ІХ Міжнародної науково-практичної конференції „Формування механізму зміцнення конкурентних позицій національних економічних систем у глобальному, регіональному та локальному вимірах“, С. 28-30.

51. Попова С. М. (2022). Волонтерська діяльність в умовах війни на території України. Проблеми сучасної поліцейстики: тези доп. наук.-практ. конф.(м. Харків, 20 квіт. 2022 р.).-Харків, 2022.- С. 114-118.

52. Рябчук О., Софія С. (2022). Логістика України в умовах війни. Розвиток обліку, аудиту та оподаткування в умовах інноваційної трансформації соціально-економічних систем. Матеріали збірника тез. 238 с.

53. Савайда О. І., Черевко В. В. (2022, July). Природно-правовий феномен волонтерства в Україні в умовах війни. In The 4 th International scientific and practical conference—Modern research in world sciencell(July 10-12, 2022) SPC—Sci-conf. com. ual, Lviv, Ukraine. 2022. 1161 p. (p. 730).

54. Седікова І., Явтух С., Каранфіллова Ю. (2023). Аспекти логістичної підтримки проєктів підприємства. Наукові перспективи (Naukovì perspektivi), (10 (40)).

55. Сеник Л. (2023). Основні напрямки розвитку транспортної логістики України: проблеми та виклики. Матеріали VI Міжнародної студентської науково-технічної конференції „Природничі та гуманітарні науки. Актуальні питання“, С. 317-318.

56. Сірий Є. В., Сіра О. В. (2023). Волонтерство як форма соціального включення та можливої самозайнятості в сучасних викликах війни в Україні: самобутні вітчизняні вектори розвитку і зарубіжний досвід. Міжнародні відносини: теоретико-практичні аспекти, (11), С. 140-156.

57. Смерічевська С. В. (2019). Стан та перспективи цифровізація транспортно-логістичної галузі. Проблеми підготовки професійних кадрів з логістики в умовах глобального конкурентного середовища, С.128.

58. Смерічевська С. В. (2021). Стратегічні тренди розвитку ланцюгів поставок нового покоління в епоху цифровізації економіки. Бізнес, інновації, менеджмент: проблеми та перспективи, С. 282-283.

59. Смерічевська С. В., Мацишина О. В. (2022, December). Референтні моделі стратегічного управління бізнес-процесами в умовах цифровізації ланцюгів постачання. In The 3 rd International scientific and practical conference “Science and technology: problems, prospects and innovations”(December 14-16, 2022) CPN Publishing Group, Osaka, Japan. 2022. 541 p. (p. 495).

60. Смерічевська С. В., Мацишина О. В. Моделі стратегічного управління ланцюгами постачання в умовах цифрової економіки. Проблеми підготовки професійних кадрів з логістики в умовах глобального конкурентного середовища, С. 173-178.

61. Смерічевська С. В., Мороз І. І. Правова складова логістичного забезпечення обороних закупівель в Україні на основі стандартів НАТО. Проблеми підготовки професійних кадрів з логістики в умовах глобального конкурентного середовища, С. 178.

62. Смерічевська С. В., Постніков, О. О. (2023). Моделі управління державними закупівлями в світовій практиці. Бізнес, інновації, менеджмент: проблеми та перспективи, С.176-177.

63. Смерічевська С., Побережна З., Михальченко О., Штик Ю., Поканевич Ю. (2023). Modeling and evaluation of organizational and economic support for sustainable development of transport enterprises: innovative and ecological

aspects. Financial and credit activity problems of theory and practice, 4(51), С. 218-229.

64. Стріжов О. С., Смерічевська С. В. (2023). Глобальні логістичні ризики та їх вплив на транспортні компанії (Національний авіаційний університет). Режим доступу: <https://dspace.nau.edu.ua/bitstream/NAU/61582/1/95.%20%D0%A1%D1%82%D1%80%D1%96%D0%B6%D0%BE%D0%B2%20%D0%9E.%D0%A1.%2C%20%D0%A1%D0%BC%D0%B5%D1%80%D1%96%D1%87%D0%B5%D0%B2%D1%81%D1%8C%D0%BA%D0%B0%20%D0%A1.%D0%92.pdf>

65. Тернавська В. М. (2023). Правовий статус волонтера в Україні (теоретико-правовий аналіз). Наукові заходи Юридичного факультету Західноукраїнського національного університету, С. 133-135.

66. Фурса В. А. (2023). Як змінилася логістика в Україні під час війни. Актуальні питання фінансової безпеки: зб. тез доп. Міжнар. наук.-практ. конф.(м. Вінниця, 27 берез. 2023 р.).—Вінниця: ХНУВС, 2023.—С. 200-202.

67. Чернух Д., Трушкіна Н. (2022). Цифрова культура як сучасний тренд розвитку логістичних компаній. Modern ways of solving the latest problems in science, С. 20-23.

68. Шпачук Д. Б., Смерічевська С. В. (2023). Переваги логістичного партнерства в системі організації e-commerce. Бізнес, інновації, менеджмент: проблеми та перспективи, С. 182-183.

69. Яремчук С. С., Семенюк-Прибатьєн А. В., & Адамовський, В. І. (2023). Правові інструменти розвитку волонтерства в Україні: на виклики воєнного часу. Академічні візії, (17). DOI: <http://dx.doi.org/10.5281/zenodo.7730899>

70. Яцюк Т. (2023). Волонтерство, як суспільно-правовий феномен. Grail of science, (28), С. 101-106.

71. Яцюк Т. (2023). Теоретико-правова характеристика інституту волонтерства в Україні: основні законодавчі принципи. Collection of scientific papers «SCIENTIA», (May 5, 2023; Sydney, Australia), С. 86-88.

72. Ященко Г. А. (2023). Управління гуманітарними кризами під час війни. Ефективність державного управління, (74/75), С.81-85.
73. Abdelbary I., Elshawa R. H. (2023). The Role of Logistics Operations in Humanitarian Aids: Lessons Learned From the Syria Crisis. In Cases on International Business Logistics in the Middle East. IGI Global. pp. 205-229.
74. Altay N., Heaslip G., Kovács G., Spens K., Tatham P., Vaillancourt A. (2023). Innovation in humanitarian logistics and supply chain management: a systematic review. *Annals of Operations Research*, P. 1-23.
75. Avşar İ.İ., Tarhan D. B. (2023). A Literature Research on Humanitarian Logistics. *Bildiriler Kitabı*, 25 p.
76. Baharmand H., Vega D., Lauras M., Comes T. (2022). A methodology for developing evidence-based optimization models in humanitarian logistics. *Annals of Operations Research*, 319(1), P. 1197-1229.
77. Bari A. M., Rogers K. J., Rosenberger J. M. (2022). Planning and optimization of a post disaster multi-echelon humanitarian logistics network: a case study in bangladesh perspective. In *Proceedings of 12th International Conference on Industrial Engineering and Operations Management (IEOM)*, Istanbul, Turkey (pp. 2627-2638).
78. Corbett C. J., Pedraza-Martinez A. J., Van Wassenhove L. N. (2022). Sustainable humanitarian operations: An integrated perspective. *Production and Operations Management*, 31(12), P. 4393-4406.
79. Eligüzel İ. M., Özceylan E., Weber G. W. (2023). Location-allocation analysis of humanitarian distribution plans: a case of United Nations Humanitarian Response Depots. *Annals of Operations Research*, 324(1-2), P. 825-854.
80. Faiz T. I., Vogiatzis C. (2022). A Robust Optimization Framework for Two-Echelon Vehicle and UAV Routing for Post-Disaster Humanitarian Logistics Operations. *arXiv preprint arXiv:2207.11879*.
81. Fan J., Chang X., Mišić J., Mišić V. B., Kang H. (2022). DHL: Deep reinforcement learning-based approach for emergency supply distribution in

humanitarian logistics. *Peer-to-Peer Networking and Applications*, 15(5), P. 2376-2389.

82. Fuqua D., Hespeler S. (2022). Commodity demand forecasting using modulated rank reduction for humanitarian logistics planning. *Expert Systems with Applications*, 206, 117753.

83. Iqbal T., Ahmad S. (2022). Transparency in humanitarian logistics and supply chain: The moderating role of digitalisation. *Journal of Humanitarian Logistics and Supply Chain Management*, 12(3), P. 425-448.

84. Kamat A., Shanker S., Barve A. (2023). Assessing the factors affecting implementation of unmanned aerial vehicles in Indian humanitarian logistics: a g-DANP approach. *Journal of Modelling in Management*, 18(2), P. 416-456.

85. Kamat A., Shanker S., Barve A., Muduli K., Mangla S. K., Luthra S. (2022). Uncovering interrelationships between barriers to unmanned aerial vehicles in humanitarian logistics. *Operations Management Research*, 15(3-4), P. 1134-1160.

86. Kawase R., Iryo T. (2023). Optimal stochastic inventory-distribution strategy for damaged multi-echelon humanitarian logistics network. *European Journal of Operational Research*, 309(2), P. 616-633.

87. Khan M., Parvaiz G. S., Ali A., Jehangir M., Hassan N., Bae J. (2022). A model for understanding the mediating association of transparency between emerging technologies and humanitarian logistics sustainability. *Sustainability*, 14(11), 6917.

88. Khan M., Parvaiz G. S., Tohirovich Dedahanov A., Iqbal M., Junghan B. (2022). Research trends in humanitarian logistics and sustainable development: A bibliometric analysis. *Cogent Business & Management*, 9(1), 2143071.

89. Korir K. K., Nyangau S. P., Muo C. (2023). Role of Humanitarian Logistics Management Practices on Drought Management Response in Kenya. *International Journal of Social Science and Humanities Research (IJSSHR)* ISSN 2959-7056 (o); 2959-7048 (p), 1(1), P. 1-19.

90. Kovacs G., Comes T., Sigala I. F. (2023). Pandemic response and humanitarian logistics. In *Humanitarian Logistics: Meeting the Challenge of Preparing for and Responding to Disasters and Complex Emergencies*. Kogan Page. pp. 243-261.

91. Lahjouji Mohamed, Bassou A. A., Alami J. E., Hlya M., Lahjouji O. (2022). A new mathematic model for humanitarian pharmaceutical supply chain to reduce obsolescence cost. *J Theor Appl Inf Technol*, 100(9), P. 3107-3119.
92. Masoud Y. A. (2022). Challenges of Humanitarian Logistics on disaster management: The experience of Corona Pandemic in Tanzania. *Journal of International Trade, Logistics and Law*, 8(1), P. 97-109.
93. Nayak R., Choudhary S. (2022). Operational excellence in humanitarian logistics and supply chain management through leagile framework: a case study from a non-mature economy. *Production Planning & Control*, 33(6-7), P. 606-621.
94. Noyan N., Rudolf G., Lejeune M. (2022). Distributionally robust optimization under a decision-dependent ambiguity set with applications to machine scheduling and humanitarian logistics. *INFORMS Journal on Computing*, 34(2), P. 729-751.
95. Oguntola I. O., Ülkü M. A. (2023). Artificial intelligence for sustainable humanitarian logistics. *Encyclopedia of Data Science and Machine Learning*, P. 2970-2983.
96. Olivier T., Kruger H. (2022). A grid-based humanitarian logistics solution. *ORiON*, 38(1), P. 1-28.
97. Prakash C., Roy V., Charan P. (2022). Mitigating interorganizational conflicts in humanitarian logistics collaboration: the roles of contractual agreements, trust and post-disaster environmental uncertainty phases. *The International Journal of Logistics Management*, 33(1), P. 28-52.
98. Rahman N. A. A., Ahmi A., Jraisat L., Upadhyay A. (2022). Examining the trend of humanitarian supply chain studies: pre, during and post COVID-19 pandemic. *Journal of Humanitarian Logistics and Supply Chain Management*, 12(4), P. 594-617.
99. Roh S., Lin H. H., Jang H. (2022). Performance indicators for humanitarian relief logistics in Taiwan. *The Asian Journal of Shipping and Logistics*, 38(3), P. 173-180.

100. Rojas Trejos C. A., Meisel J. D., Adarme Jaimes W. (2023). Humanitarian aid distribution logistics with accessibility constraints: a systematic literature review. *Journal of Humanitarian Logistics and Supply Chain Management*, 13(1), P. 26-41.

101. Seraji H., Tavakkoli-Moghaddam R., Asian S., Kaur H. (2022). An integrative location-allocation model for humanitarian logistics with distributive injustice and dissatisfaction under uncertainty. *Annals of Operations Research*, 319(1), P. 211-257.

102. Sukoco J. B., de Araujo T., Kusumastuti D., Fauziah L., Adjani A. S. (2022). Humanitarian Logistics & Global Governance: A Portrait of International Cooperation between Indonesia and Timor Leste. *Asian Journal of Logistics Management*, 1(1), P. 34-42.

103. Sun H., Li J., Wang T., Xue Y. (2022). A novel scenario-based robust bi-objective optimization model for humanitarian logistics network under risk of disruptions. *Transportation research part E: logistics and transportation review*, 157, 102578.

104. Van Wassenhove L. N. (2022). Future challenges in humanitarian operations and the role of partnerships with academia. *Journal of Humanitarian Logistics and Supply Chain Management*, 12(4), P. 652-658.

105. Yang Y., Yin Y., Wang D., Ignatius J., Cheng T. C. E., Dhamotharan L. (2023). Distributionally robust multi-period location-allocation with multiple resources and capacity levels in humanitarian logistics. *European Journal of Operational Research*, 305(3), P. 1042-1062.